



BCY6033
005 ↗ M12



BZ-UG
075 ↘ M26



BRT 36U
038 ↗ M18



AFR 1137
056 ↘ M26



UAE 74
164 ↗ H41

AFR 2959
110 ↘ M30

BZH842E
065 ↘ M24



DAN 234
049 ↘ M23

AZ804
031 ↗ M25

EW0333
156 ↗ M40



RAPPORT D'ACTIVITÉ 2005



Sommaire

Édito

P//01

Panorama 2005

P//02

La DGAC, une organisation par métiers

P//06

Orienter et réglementer

Direction des Affaires stratégiques et techniques

P//10

Direction de la Régulation économique

P//16

Direction des Programmes aéronautiques et de la coopération

P//22

Contrôler et sécuriser

Direction du Contrôle de la sécurité

P//26

Organisation territoriale DAC

P//36

Exploiter et innover

Direction des services de la Navigation aérienne

P//40

Organisation territoriale SNA & CRNA

P//52

Gérer et coordonner

Secrétariat général

P//54

Lexique

P//64



Message de Michel Wachenheim

Directeur général de l'Aviation civile

SORTIE DE CRISE

Le transport aérien, touché par une série de crises (attentats du 11 septembre, épidémie de SRAS, faillites de grandes compagnies nord-américaines...) a renoué avec la croissance en 2005 (+5,5%). L'augmentation du trafic supérieure à la croissance de l'offre a entraîné un remplissage record des avions. Conséquence de la bonne gestion des capacités et des vastes plans d'économie, la plupart des entreprises ont amélioré leurs résultats. Air France-KLM illustre brillamment cette tendance en devenant le premier groupe aérien mondial par le chiffre d'affaires. L'industrie aéronautique française et européenne a connu une année exceptionnelle avec Airbus qui maintient sa position de leader mondial pour la troisième année consécutive. Néanmoins, la flambée des prix de l'or noir est venue compromettre le retour rapide aux bénéfices des compagnies débitrices de 50 milliards de dollars de pertes cumulées depuis 2001, un sujet de préoccupation qui doit conduire à réfléchir à la maîtrise des charges pesant sur les opérateurs.

Les accidents de l'été 2005 ont rappelé que la sécurité doit demeurer la priorité de tous les acteurs du transport aérien. La menace d'actions illicites, la progression tendancielle du trafic, la complexité et l'intégration croissantes des systèmes techniques ainsi que la multiplication des opérateurs requièrent plus que jamais une approche globale et concertée, tant à l'échelle internationale qu'au niveau local. Les propositions élaborées en 2005 par la DGAC ont permis d'enrichir le dispositif européen en matière de sécurité aérienne avec plus de vigilance sur les compagnies opérant en Europe et une meilleure transparence de l'information offerte aux passagers.

Autre dossier central, la réforme du statut des grands aéroports français devenue réalité avec la loi du 20 avril 2005. Cette réforme historique de la gestion des aéroports français doit leur donner les moyens de répondre à la demande, tant en termes d'investissement que de qualité de service.

Le nouveau statut d'Aéroports de Paris doit lui permettre de mener à bien son programme d'investissement et d'améliorer sa qualité de service, dans le cadre d'objectifs de performance réalistes fixés par son contrat de régulation économique. De même les grands aéroports régionaux verront leur gestion modernisée, et les autres aéroports seront décentralisés de façon à donner aux collectivités locales les moyens de décider du développement de leurs infrastructures.

À l'image de tous les acteurs du transport aérien, la DGAC est consciente de la nécessité de valoriser le secteur de l'aviation civile comme moteur de la croissance économique et d'inscrire cette croissance dans un cadre de développement durable impliquant la maîtrise des deux principaux types de nuisance : le bruit et les émissions gazeuses. En 2005, la DGAC a pris des mesures nouvelles en faveur de la protection de l'environnement mais elle mesure les progrès qu'elle doit encore accomplir pour répondre pleinement aux préoccupations tant des professionnels que des populations survolées.

Dans un contexte d'économie globalisée et face aux fortes contraintes exercées par les lois du marché, la DGAC doit s'affirmer comme l'autorité de régulation d'une concurrence effective et loyale entre opérateurs. Pour y parvenir, elle doit s'efforcer de créer un environnement réglementaire et économique renforçant la compétitivité du transport aérien français. La DGAC doit également mettre l'accent sur l'adaptation continue à ses missions qui se traduisent par de nouvelles exigences de présence sur le terrain, de dialogue et de communication, de rigueur dans la gestion, de compréhension du monde extérieur. Et ce, sans renoncer à l'excellence technique et la présence à l'international qui sont reconnues parmi ses atouts principaux.

PANORAMA 2005

Janvier

Le 1^{er} janvier 2005 est le jour d'entrée en vigueur de la **Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA)**. Elle se substitue au volet « bruit » de la Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). Elle est affectée au financement exclusif du dispositif d'aide à l'insonorisation de l'habitat autour des grands aéroports français. L'insuffisance des recettes perçues en 2005 a conduit à une revalorisation de cette taxe au 1^{er} janvier 2006.



Les droits des passagers aériens sont mieux protégés depuis l'entrée en vigueur, le 17 février, de la nouvelle réglementation européenne.

Février

Les droits des passagers aériens sont mieux protégés depuis l'entrée en vigueur, le 17 février, de la nouvelle réglementation européenne. Les règles communes fixent le niveau d'indemnisation et la nature de l'assistance en cas de refus d'embarquement pour surréservation, d'annulation de vol ou de retard important.

Après une étude d'impact environnemental détaillée, le **nouveau dispositif de départ des aéroports parisiens vers le sud de la France** facilite l'écoulement du trafic en heure de pointe.

Mars

1^{er} mars. Le **premier radar mode S entre en service opérationnel à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle**. Cette station améliore et sécurise le trafic aérien dans cette zone particulièrement dense.

1^{er} mars, la **réforme de la Direction Générale de l'Aviation civile entre en vigueur avec la publication des cinq décrets relatifs à la nouvelle organisation de la DGAC**.

Elle distingue les opérations de navigation aérienne des activités de surveillance. La séparation des différentes missions de la DGAC apparaît aussi dans la nouvelle structure budgétaire mise en place le 1^{er} janvier 2006 : les activités régaliennes sont transférées vers le budget général de l'État (programme « Transports aériens ») et les activités rémunérées par les redevances sont identifiées au sein du budget annexe (d'un côté, les services de navigation aérienne et de formation et, de l'autre, les prestations de contrôle technique).

24 mars. **Gilles de Robien, ministre des Transports, et François d'Aubert, ministre de la Recherche, inaugurent au CNES à Toulouse, le PACF, centre d'évaluation et de maintien des performances d'EGNOS**.

Avec ce système, la navigation aérienne par satellites entre progressivement en phase opérationnelle en attendant la mise en œuvre du système Galileo.



Avril

14 avril. **Le nouveau dispositif de circulation aérienne de l'aéroport Nice-Côte d'Azur entre en service.**

Cette restructuration marque la fin de dix années d'études sur l'amélioration de la sécurité et l'augmentation de la capacité qui ont intégré en permanence les contraintes environnementales des aéroports de Nice et Cannes.

15 avril. **Le système de gestion de données Atalis entre en service à Deauville.**

Les contrôleurs qualifient de grand progrès cette solution achetée sur étagère. Son déploiement peut désormais être envisagé sur les terrains de type 3.

La loi du 20 avril, relative aux aéroports transforme Aéroports de Paris en société anonyme, ouvre la voie à la transformation et à l'évolution du régime de gestion des grands aéroports régionaux et fait évoluer le dispositif de régulation économique.

Il s'agit de la première réforme législative d'importance, dans ce domaine, depuis cinquante ans.

Le gros-porteur Airbus A380 effectue avec succès son premier vol d'essai le 27 avril à Toulouse-Blagnac.

Le nouveau géant des airs s'est élancé de la piste « Concorde », sous les yeux de milliers de spectateurs, pour un vol parfaitement réussi de quatre heures.

Mai

5 mai. **Premier vol réussi pour le Falcon 7X de Dassault.** Avec un rayon d'action de plus de 10 000 km, ce jet d'affaires de nouvelle génération pourra faire Paris-Tokyo ou Los Angeles-Paris sans escale.

Les premières livraisons sont prévues fin 2006.

L'aéroport Rennes-Saint-Jacques met en service sa nouvelle tour de contrôle le 18 mai.

Cette opération entre dans le cadre du programme de réorganisation du contrôle aérien sur les aérodromes du Grand Ouest.



Le 27 avril l'A380 effectue son premier vol d'essai.



Juin

Avec la présentation de l'Airbus A380 et du Falcon 7X de Dassault, notamment, la 46^e édition du Salon du Bourget est un franc succès.

Du 13 au 19 juin, près de 2 000 exposants sont venus présenter leurs nouveautés. Les constructeurs européens et américains ont été solidement représentés.

Les autorités françaises présentent un mémorandum sur la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique.

Ce document préconise notamment l'extension au transport aérien du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Le 5 mai, le Falcon 7X de Dassault réussit son premier vol.





Juillet

L'ordonnance du 28 juillet relative à la sûreté des vols et à la sécurité de l'exploitation des aéroports donne une base juridique solide aux mesures à mettre en œuvre par les différents opérateurs sous le contrôle des agents de l'État.

Août

Le 16 août, un appareil de la compagnie colombienne West Caribbean Airways s'écrase au Venezuela.

152 passagers martiniquais périssent dans cette catastrophe aérienne.

Ce terrible drame s'inscrit dans une série d'accidents aériens qui a marqué l'été 2005.

Le 29 août, **publication de la «liste noire» des compagnies aériennes interdites en France**, qui sera remplacée le 23 mars 2006 par la «liste noire» des compagnies interdites dans l'Union européenne.

Septembre

13 septembre. **Le service de la Navigation aérienne Sud (SNA Sud) inaugure son nouveau pôle opérationnel à Toulouse-Blagnac.**

Il améliore les conditions de travail des contrôleurs par le regroupement, autour de la salle de contrôle d'approche, des entités simulation, management de la qualité et de la sécurité, et tests.

Le 16 août, un appareil de la compagnie colombienne West Caribbean Airways s'écrase au Venezuela.



Octobre

6 octobre. **Airbus annonce le lancement industriel de l'A350** alors que l'Union européenne et les États-Unis s'opposent sur la question des subventions à l'industrie aéronautique. Pour faciliter l'ouverture de négociations, les Européens décident de suspendre le versement des aides remboursables.



Novembre

Les deux pistes nord de l'aéroport Paris-CDG sont utilisées en doublet depuis le 3 novembre, après la mise en service le 10 octobre de la tour de contrôle nord.

Ces nouveaux moyens sécurisent le trafic alors que la capacité théorique de la plate-forme est portée à 120 mouvements par heure.

8 novembre. **L'aéroport Le Havre-Octeville met en service sa nouvelle tour de contrôle et le bloc technique associé.** Ces nouvelles infrastructures permettent de faire face à la croissance du trafic tout en améliorant la sécurité.

17 novembre. **Lancement officiel de Sesar, programme européen de modernisation du contrôle aérien (ex-programme Sesame).** L'objectif est d'accélérer l'évolution du système ATM européen pour faire face à un doublement du trafic contrôlé d'ici 2020. La signature, entre Eurocontrol et le GIE Air Traffic Alliance, du contrat d'étude de la phase de définition marque le démarrage concret du programme.

Le 18 novembre, **Aéroports de Paris présente le système Vitrail (Visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne version bruit).** Il est consultable dans les Maisons de l'environnement ouvertes aux riverains et au public.



Le 5 décembre, Dominique Perben, ministre des Transports, présente le mémorandum français sur la sécurité du transport aérien.



Décembre

5 décembre. **Dominique Perben, ministre des Transports, présente au conseil des ministres européen le mémorandum français sur la sécurité du transport aérien.**

Les propositions contenues dans ce mémorandum ont été présentées lors de la conférence mondiale des directeurs généraux de l'aviation civile des 20 et 22 mars 2006, organisée par l'OACI.

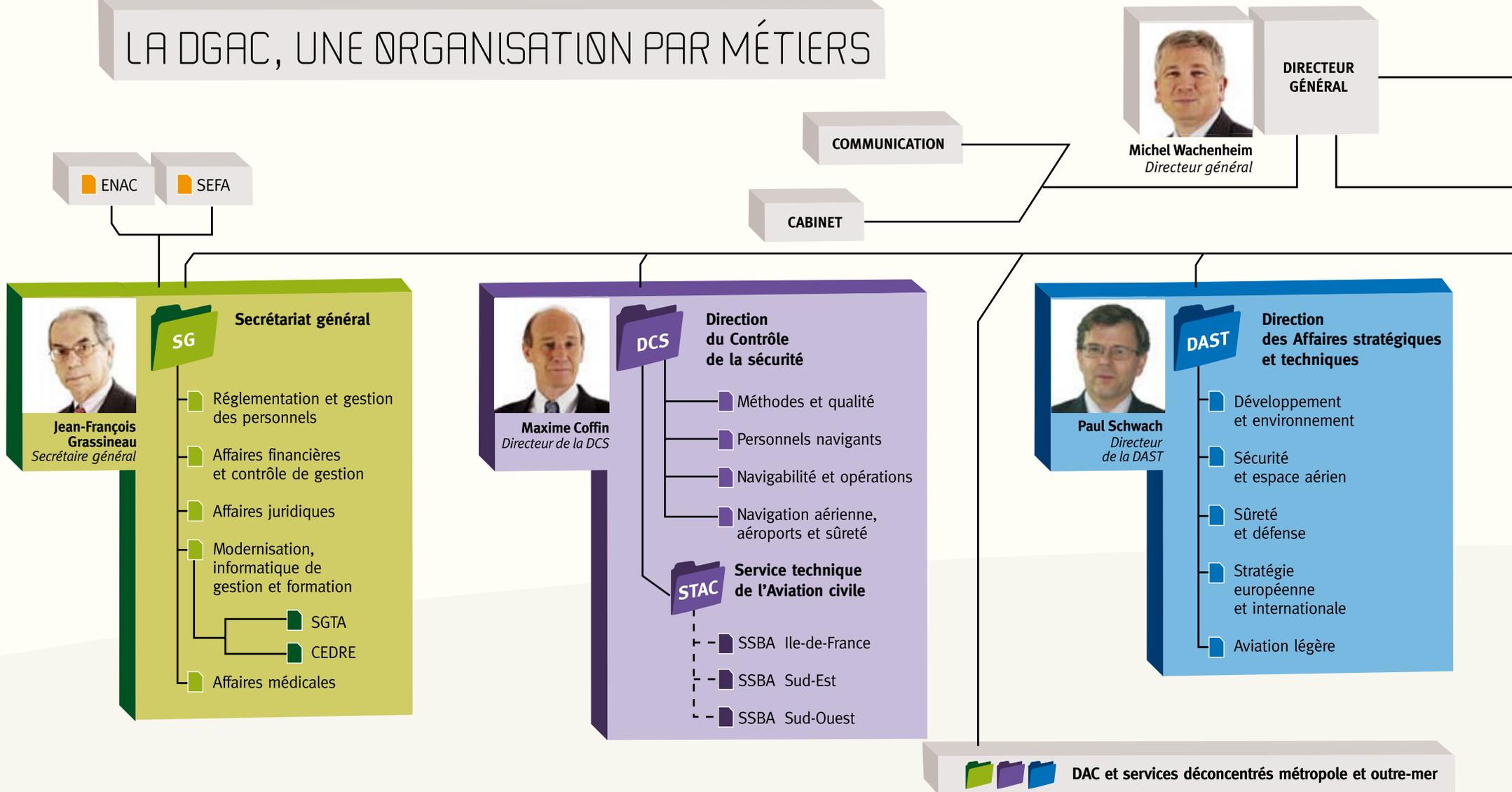
Un partenariat entre Eurocopter et l'industrie chinoise est concrétisé le 5 décembre à Paris, à l'occasion de la visite de M. Wen Jiabao, Premier ministre de la République populaire de Chine.

Cet accord porte sur le développement et la production de l'hélicoptère EC175. Le même jour, est signé un **accord de coopération sur une étude de faisabilité de la construction en Chine d'une usine d'assemblage final de l'Airbus A320.**

27 décembre. **Un règlement communautaire renforce l'information des passagers aériens sur l'identité du transporteur effectif.**

Les compagnies aériennes ou les agences de voyage sont obligées de fournir cette information aux passagers au moment de la réservation ou en cas de changement de transporteur après la réservation.

LA DGAC, UNE ORGANISATION PAR MÉTIERS



Directions de l'Aviation Civile

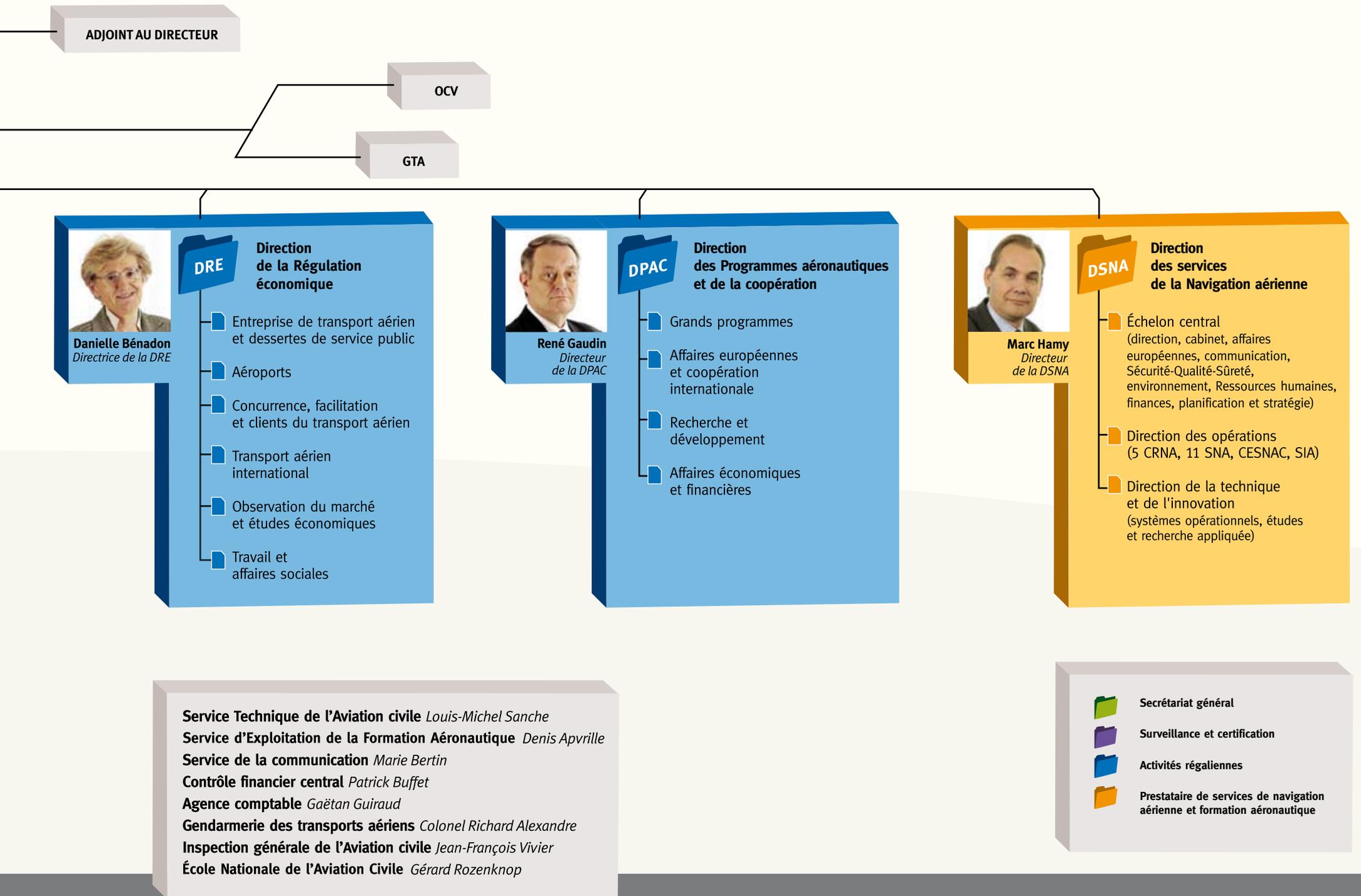
Nord Thierry Réviron
Nord-Est Michel Hupays
Ouest Yves Garrigues
Sud Joël Rault
Sud-Est Jean Souquet
Sud-Ouest Christian Assailly
Centre-Est

Directions, services et services d'État outre-mer

Antilles-Guyane Jean-Marc Sansovini
La Réunion Jean-Charles Clouet
Saint-Pierre-et-Miquelon Régis Lourme
Polynésie française Guy Yeung
Nouvelle-Calédonie Yves Debouverie

Direction des Services de la Navigation Aérienne

Direction des opérations Françoise Deygout
Direction de la technique et de l'innovation Jean-Marc Faÿsse
CRNA Est Jean-Claude Gouhot
CRNA Nord Jean-Michel Goupil
CRNA Ouest Philippe Guivarc'h
CRNA Sud-Est Patrick Mouysset
CRNA Sud-Ouest Jean-Michel Boivin
Service de l'information aéronautique Annie Coutin



UAE74
164 ↗ H41



8



DAN 234
049 ↘ M23



FLY NO.	CLASS	STATUS	TIME
7532	C10E/GRAND	OK	1350 1400
7495	PHSE/GRV	OK	1350 1430
7432	NICE/GRV	OK	1430 1530
7497	PHSE/GRV	OK	1730 1830
7475	PHSE/GRV	OK	1810 1910
7491	LVN/GRV	OK	1800 1900
7491	MUSSEL/GRV	OK	1800 1900
7491	LVN/GRV	OK	1840 1940

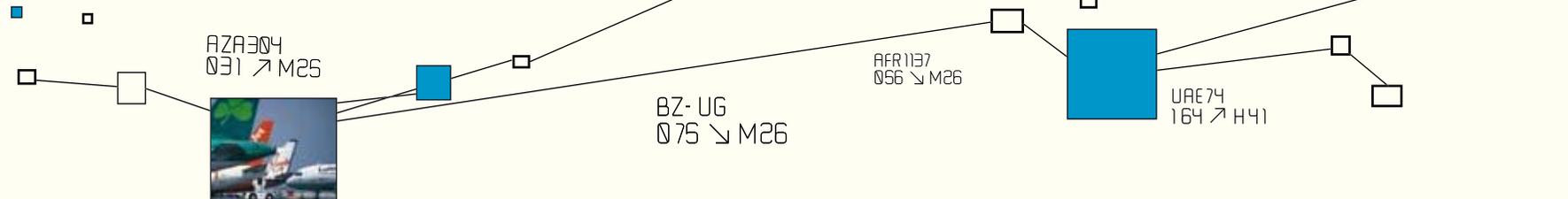
AZ8304
031 ↗ M25



BZ-UG
075 ↘ M26

AFR1137
056 ↘ M26

UAE74
164 ↗ H41



BZH842E
065 ↘ M24



BRT 36U
038 ↗ M18

ORIENTER/RÉGLER

AFR 2959
110 ↘ M30



DIRECTION DES AFFAIRES STRATÉGIQUES ET TECHNIQUES

Priorité à la sécurité du transport aérien

En 2005, la France s'est fortement engagée dans le renforcement de la sécurité aérienne. Ses propositions, élaborées à la demande du Président de la République, s'inscrivent notamment dans un plan d'action national touchant la réglementation, le contrôle de son application et la transparence de l'information fournie aux passagers.

Mais le caractère international du transport aérien rend indispensable une action concertée des États. Les propositions élaborées par la DGAC ont enrichi les positions européennes dans le cadre de la très forte mobilisation engagée au niveau mondial sur ce thème.

La Direction des Affaires stratégiques et techniques (DAST) a également présenté un mémorandum consacré à la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique. Ce document est une contribution de la France à la relance de la politique européenne énergétique dans une perspective de développement durable.

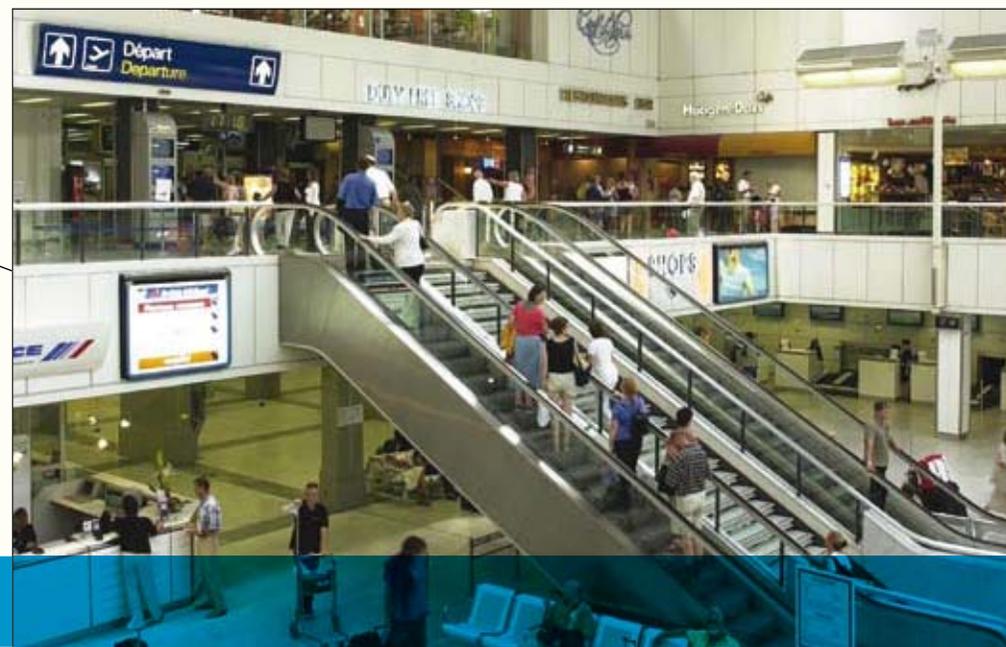


BCY5033
005 7 M12

Un triste été pour le transport aérien

Un appareil de la West Caribbean Airways, une compagnie colombienne assurant la liaison entre le Panama et l'île de la Martinique, s'est écrasé le 16 août 2005 dans l'Ouest du Venezuela.

Il n'y a eu aucun survivant parmi les 160 personnes qui se trouvaient à bord. Les 152 passagers étaient tous Français de la Martinique et revenaient de vacances. La série de catastrophes aériennes qui a marqué l'été 2005 a accéléré la recommandation de nouvelles mesures pour renforcer la sécurité du transport aérien dont certaines sont déjà effectives.



SÉCURITÉ

De nouvelles mesures prises en urgence

Un mémorandum sur la sécurité aérienne

La série d'accidents aériens de l'été 2005 et notamment celui qui a coûté la vie à 152 Français, a conduit la DGAC à concevoir une série de mesures pour renforcer la sécurité des vols dans un contexte de croissance du trafic. Le mémorandum sur la sécurité du transport aérien, préparé par la DAST en collaboration avec la Direction du Contrôle de la sécurité (DCS), a été présenté aux autorités européennes le 5 décembre 2005 par Dominique Perben, ministre des Transports. Il a constitué un des éléments de la contribution européenne à la conférence mondiale des directeurs généraux de l'Aviation civile qui s'est tenue à Montréal du 20 au 22 mars 2006.

Ce mémorandum propose de construire progressivement un cadre européen cohérent en fonction de plusieurs objectifs :

- S'assurer que les compagnies qui volent en Europe offrent des garanties de sécurité

suffisantes, qu'elles soient communautaires ou extra-communautaires.

Pour les compagnies des pays tiers, il s'agit de :

- renforcer les contrôles préalables à leur autorisation par la création d'une attestation technique européenne,
- intensifier les contrôles en escale,
- harmoniser les procédures d'interdiction de vol.

Pour les compagnies européennes, il est recommandé de renforcer le contrôle exercé, d'une part, par les autorités nationales et, d'autre part, par l'Agence européenne de sécurité aérienne (AESA).

- Veiller au respect par les États et leurs opérateurs (compagnies aériennes, constructeurs, services de navigation aérienne, aéroports) des normes et recommandations élaborées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI).

Des contrôles doivent être exercés :

- en exploitant mieux les audits de l'OACI,

- en développant la coopération avec les pays qui, de bonne foi, ont du mal à remplir leurs obligations.

- Développer la transparence de l'information des passagers pour renforcer leurs droits.

Outre la communication de l'identité du transporteur, il a été décidé de :

- publier dès la fin août 2005 la « liste noire » des compagnies aériennes interdites en France, remplacée le 23 mars 2006 par la liste européenne,
- mettre en place le « label aérien » de qualité.

- Faire de l'Europe une référence en matière de sécurité aérienne.

La construction d'un système global de sécurité aérienne européen doit reposer sur une réglementation harmonisée et sur un cadre institutionnel précis grâce à :

- une extension des champs de compétence de l'AESA,

- une répartition claire des compétences entre l'AESA et les autorités nationales,
- la concrétisation du « ciel unique européen » accompagnée d'une modernisation de la navigation aérienne.

La réglementation nationale a, par ailleurs, été complétée avec la transposition des directives européennes sur la sécurité, concrétisée par la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, l'instauration par l'ordonnance du 28 juillet 2005 de la certification des aéroports demandée par l'OACI, la mise à jour des règles essentielles de la circulation aérienne, l'alignement de décrets concernant les licences de pilotes d'hélicoptères sur les règles établies par les autorités conjointes de l'aviation européenne (JAA/Joint Aviation Authorities).

Première « liste noire » européenne

Le 23 mars 2006, la Commission européenne a publié sa première liste noire de 92 compagnies aériennes interdites de vol dans l'Union européenne. Au-delà de son aspect dissuasif, cette liste incite désormais les compagnies aériennes opérant en Europe à respecter rigoureusement les normes de sécurité et dissuade les opérateurs peu scrupuleux d'y ouvrir des lignes. Elle engage aussi les États à fournir à leurs administrations les moyens de contrôle nécessaires.



Pour une plus grande transparence au niveau international

L'OACI a lancé en 1997 un programme de supervision des autorités nationales, toujours en cours, pour augmenter la sécurité du transport aérien international.

Estimant que la transparence et la mise en commun des informations sont essentielles, la France, en accord avec ses partenaires européens, a demandé des améliorations dans ce domaine lors de la conférence internationale de mars 2006.

Elle a obtenu :

- La publication sur le site web de l'OACI des audits de sécurité qu'elle effectue.

70 États sur 189 ont déjà donné leur accord, dont la France. Tous les autres doivent se prononcer avant le 23 mars 2008.

- L'échange entre États des renseignements concernant l'immatriculation des avions et leurs exploitants.

Parallèlement, il est prévu de renforcer la solidarité internationale pour aider les États ayant des difficultés, faute de moyens, à améliorer leurs systèmes de contrôle de l'aviation civile.

SÛRETÉ

Des contraintes nécessaires



Les questions de sûreté ont continué à mobiliser la DGAC et plusieurs ministères, notamment après les attentats de juillet 2005 à Londres qui ont conduit à renforcer d'urgence les mesures du plan Vigipirate au niveau rouge. C'est dans ce contexte que la DAST a piloté la correction des anomalies détectées par les inspections de la Commission européenne sur trois aéroports français : Marseille-Provence, Lyon-Saint Exupéry et Paris-CDG.

Si la réglementation de la sûreté est souvent perçue comme une contrainte, la DAST veille

à ce qu'elle reste réaliste et applicable.

Elle doit aussi être comprise par chacun des acteurs comme une nécessité incontournable. L'ordonnance du 28 juillet 2005 relative à la sûreté des vols et à la sécurité de l'exploitation des aéroports a l'avantage de redonner une base juridique solide aux mesures de sûreté qui s'imposent aux opérateurs. Elle clarifie le rôle des différents intervenants sur les aéroports et précise les conditions d'exécution des fouilles des passagers et des bagages. L'ensemble du dispositif reste placé sous l'autorité du préfet.



Certification des aéroports, un processus réglementaire en cours

L'exploitation des aéroports dont le trafic dépasse un certain seuil sera prochainement soumise à la détention d'un certificat de sécurité aéroportuaire. Cette obligation a été formalisée par l'ordonnance du 28 juillet 2005 relative à la sûreté des vols et à la sécurité de l'exploitation des aéroports.

Ce texte a été ratifié par l'article 9 de la loi du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.

Les décrets d'application préciseront le seuil de trafic au-delà duquel la certification sera obligatoire, le plan-type des manuels d'aéroportuaire remis par les exploitants lors de leur demande de certification, les principes des systèmes de gestion de la sécurité à mettre en place par les aéroports certifiés, les modalités d'instruction, de délivrance et de retrait du certificat.



ENVIRONNEMENT

Lutter contre toutes les nuisances

Un mémorandum pour réduire l'impact de l'aviation sur le changement climatique

Pour contribuer aux réflexions menées en Europe sur la lutte contre le changement climatique, le gouvernement français a confié à un groupe de travail le soin d'analyser différentes options selon les dispositions prévues dans le Plan Climat de juillet 2004.

Les propositions de ce groupe ont fait l'objet d'un mémorandum communiqué aux autorités européennes pour la préparation d'une directive.

Ces propositions s'articulent autour de quatre piliers :

- la participation de l'aviation civile aux échanges de quotas d'émission pour réduire l'impact des émissions de gaz carbonique ;
- l'élaboration de nouvelles normes internationales pour réduire les autres émissions de l'aviation qui contribuent à l'effet de serre ;
- le renforcement de la coopération internationale et la création de partenariats dans le domaine de la recherche ;
- des accords négociés avec les différents acteurs du transport aérien pour réduire l'impact de l'aviation sur le climat.

Maîtriser les nuisances sonores

La révision du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Paris-CDG a été soumise en janvier 2006 aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés. Cette révision a été lancée sur la base des valeurs d'indice Lden 65 et Lden 56 pour délimiter les zones B et C du plan et dans le respect du plafonnement de la gêne sonore à son niveau moyen des années 1999-2000-2001.

Les riverains des dix plus grands aéroports français peuvent recevoir une aide pour insonoriser leur logement financée, depuis 2005, par le produit de la Taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA). Perçue pour tout décollage d'aéronef de masse supérieure à deux tonnes, cette taxe dépend de la classification acoustique de l'aéronef et de la période de la journée. Or, le renouvellement accéléré des flottes a réduit les recettes de la TNSA qui devaient initialement rapporter 55 millions d'euros par an. Pour satisfaire aux demandes des riverains, il a été décidé de revaloriser cette taxe en modifiant, en particulier, la composition des groupes acoustiques. Un décret et un arrêté ont été publiés fin 2005 pour une entrée en vigueur le 1er janvier 2006.



La volonté de la DGAC d'instaurer un dialogue continu avec les maires d'Ile-de-France sur les questions environnementales s'est concrétisée en 2005. Une première rencontre a eu lieu au Salon du Bourget le 16 juin en présence du ministre des Transports, Dominique Perben. L'autre s'est tenue le 6 janvier 2006 à la Maison de l'environnement de Paris-CDG.



AVIATION SPORTIVE ET DE LOISIR

Améliorer sa sécurité et favoriser son développement



L'aviation légère rassemble toutes les activités exercées à titre non professionnel avec des aéronefs de moins de 2,7 tonnes : avions, hélicoptères, planeurs, ULM, deltaplanes et parapentes, parachutes, modèles réduits télécommandés... Cette activité rassemble en France environ 150 000 pratiquants et 3 000 aéroclubs regroupés en huit fédérations. Pour pérenniser et sécuriser ce type d'aviation, la DAST, en liaison avec les autres services de la DGAC, a animé la mise en œuvre ou l'étude de la majorité des trente-huit propositions

figurant dans le rapport du sénateur Claude Belot remis au Premier ministre le 23 septembre 2004. Les mesures prises en faveur de l'aviation sportive et de loisir concernent notamment le dialogue entre usagers et riverains, l'autorisation du vol à basse altitude pour les ballons, l'accès des anciens instructeurs militaires à la fonction d'instructeur de pilotes privés à titre bénévole, les procédures d'approche de non précision aux instruments basées sur le GPS (20 sont prévues par an). D'autres mesures en cours de préparation

portent, entre autres, sur la réglementation de la qualification d'instructeur ballons, la définition d'une aire d'entraînement pour hélicoptères en Ile-de-France, la formation des pilotes au vol sans visibilité et la création d'une fondation pour l'amélioration de la sécurité des vols en aviation générale. Enfin, grâce à la mise en œuvre de l'e-administration en partenariat avec le CEDRe, les associations aéronautiques peuvent, depuis le 26 décembre 2005, rendre compte de leur activité annuelle directement par Internet.



La DAST a soutenu l'édition 2005 du tour de France aérien « Rêves de gosse » organisé par l'association des Chevaliers du ciel pour que cette manifestation bénéficie des meilleures conditions de sécurité. Pendant une semaine, début mai, des centaines d'enfants handicapés ou défavorisés ont pu, aux côtés d'autres enfants, réaliser leur rêve : voler.



EUROPE ET INTERNATIONAL

Coordination des actions de la France

La préparation et le suivi des positions françaises dans les organisations européennes et internationales ont nécessité une coordination effectuée par la DAST. Les réponses de la DGAC au volumineux questionnaire (10 000 questions), lancé par l'OACI en vue de l'audit de la France courant 2007, ont fait l'objet d'une mobilisation de toutes les directions. La DGAC a aussi soutenu les propositions élaborées dans le cadre de la CEAC (Conférence européenne de l'Aviation civile) visant à renforcer l'efficacité de l'OACI.

Par ailleurs, la DAST a coordonné les travaux de la DGAC sur tous les dossiers européens qui ont conduit à l'adoption de la directive sur les licences des contrôleurs ainsi qu'à divers règlements. Les plus importants concernent les Personnes à mobilité réduite (PMR), la liste noire européenne, l'extension des compétences de l'AESA et la création d'une entreprise commune pour le projet SESAR (Single European Sky ATM Research) de modernisation des systèmes de contrôle de la navigation aérienne.

L'ÉCONOMIE DU TRANSPORT AÉRIEN

Études et prospective

La réflexion stratégique et prospective sur l'aviation civile a pris plusieurs formes en 2005 : prévisions de trafic, veille stratégique, participation à des colloques, publication de « Notes thématiques » (« Pétrole et transport aérien : une dépendance coûteuse », « Le fret aérien : une importance méconnue », « Aéroports régionaux : le trafic international devient majoritaire ») ...

La problématique de l'énergie a trouvé un prolongement dans le premier séminaire organisé par la DAST.

Celui-ci s'est tenu le 13 décembre 2005 avec pour thème « L'énergie et le transport aérien » alors que le kérosène représente aujourd'hui plus de 20 % des coûts du transport aérien.

Ce séminaire a réuni quelques 180 participants d'horizons divers autour d'une quinzaine d'intervenants et de trois interrogations :

- Jusqu'où ira l'augmentation du prix du pétrole et quelles sont les limites des réserves ?
- Comment l'aviation peut-elle relever le défi de l'énergie chère ?
- Comment se dessineront les nouveaux paysages du transport aérien dans ce contexte difficile ?

Cette thématique d'actualité en 2004-2005 revêt toujours la même importance début 2006.

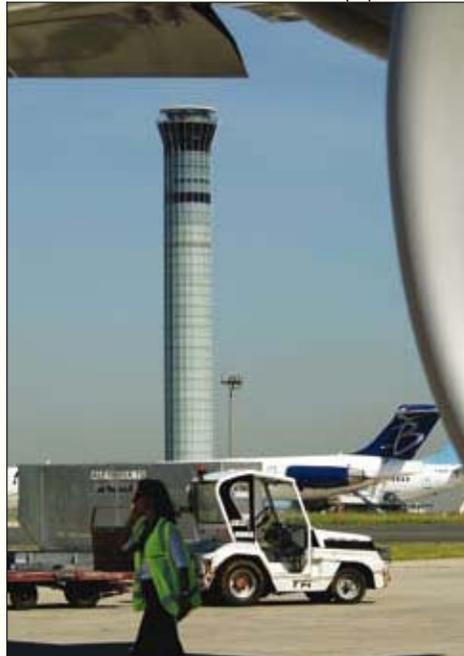


DIRECTION DE LA RÉGULATION ÉCONOMIQUE

2005, l'année de la réforme aéroportuaire

Croissance : les aéroports aussi

Les aéroports français bien placés à l'international ont profité de la bonne santé du transport aérien. Les plates-formes de Bâle-Mulhouse et Beauvais-Tillé sont gagnantes avec une augmentation spectaculaire de 30 % du nombre de passagers. Plus généralement, le phénomène des compagnies à bas coût a bénéficié à nombre de terrains régionaux qui ont vu là une opportunité de se développer.



Le transport aérien mondial a surmonté les effets des événements du 11 septembre 2001. Avec 5,5 % de croissance en 2005, le secteur a retrouvé un dynamisme solide malgré la hausse importante des prix du pétrole. Deux milliards de passagers ont pris l'avion, soit 100 millions de plus qu'en 2004.

En France, le trafic aérien s'est inscrit dans cette même tendance avec une hausse très nette de l'activité à l'international. Face à une concurrence multiforme, Air France a bénéficié de la confiance retrouvée et su consolider sa position de leader.

L'année 2005 a aussi été celle d'une réforme historique du secteur aéroportuaire : Aéroports de Paris est devenu une société anonyme, les autres aéroports français d'intérêt national sont appelés à être exploités par des sociétés concessionnaires et le dispositif de régulation économique a été modernisé. Ce nouveau cadre réglementaire, complété par la décentralisation des aéroports à vocation régionale et locale, a pour objectif d'améliorer la performance opérationnelle et économique des entreprises aéroportuaires. La Direction de la Régulation économique (DRE) a fortement contribué à son élaboration.



TRANSPORT AÉRIEN

Vitalité confirmée

Trafic aérien en France : une croissance franche mais contrastée

La reprise du trafic aérien de la France, déjà très nette en 2004, s'est confirmée en 2005. Le nombre de passagers transportés a augmenté de 5,9 % pour atteindre le chiffre de 112 millions, mais la situation est restée contrastée selon les axes :

- la hausse du trafic international (+ 7,6 %) a tiré la croissance globale,
- le trafic intérieur a progressé faiblement (+ 1,1 %),
- l'activité Outre-mer a stagné (+ 0,4 %).

Globalement, le trafic a gagné 10,2 % par rapport à son niveau de l'année 2000.

L'augmentation du trafic sur les liaisons internationales (plus de six millions de passagers supplémentaires), bien qu'inférieure à la hausse enregistrée en 2004, correspond à une tendance lourde. Quatre faisceaux ont été particulièrement actifs avec une croissance supérieure à 10 % : le Moyen-Orient, le Maghreb, l'Amérique latine et les Caraïbes, l'Europe de l'est. Le trafic avec l'Union Européenne est resté majoritaire avec 54 % du total.

Les lignes métropolitaines ont repris leur progression (+ 0,6 %) essentiellement grâce au trafic avec Paris-Orly. Les évolutions les plus notables ont concerné les lignes Orly-Nice, Orly-Lyon et Orly-Toulouse tandis que Orly-Marseille et Orly-Montpellier continuaient de subir la concurrence du TGV Méditerranée. Le trafic entre la métropole et les DOM a légèrement régressé par rapport à 2004 (- 1,8 %). Une comparaison avec l'année 2000 montre une hausse globale du trafic avec la Réunion et une baisse avec les Antilles et la Guyane.

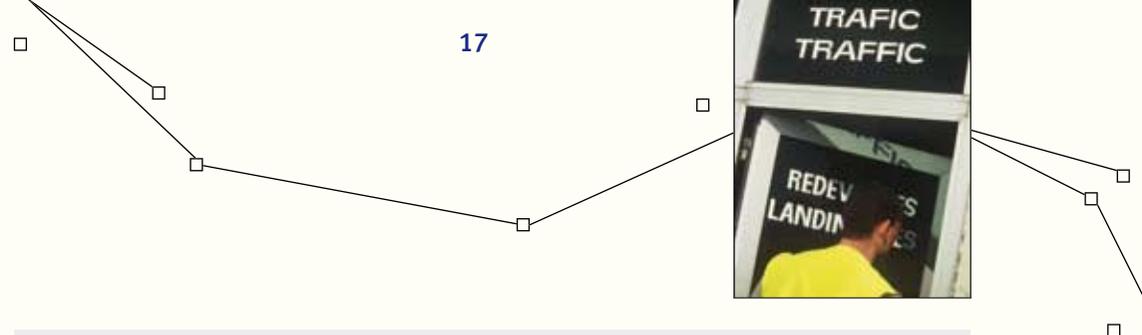
Air France et les compagnies à bas coût confortent leurs positions respectives

Le « hub » de Paris-CDG, la diversification de son réseau, un strict contrôle des coûts et la rationalisation de sa flotte ont permis au groupe Air France (Air France et ses filiales) d'afficher une nouvelle fois d'excellents résultats : un trafic en progression de 5,4 % et plus de 48,5 millions de passagers transportés. Grâce à sa « stratégie de croissance rentable », ses résultats ont été bénéficiaires pour la septième année consécutive, et ce malgré les crises. En 2005, le groupe a réalisé 78 % du trafic des compagnies françaises.

Comme en 2004, les compagnies à bas coût ont maintenu leurs places de numéro deux et numéro trois devant British Airways et Lufthansa : easyjet a vu son trafic augmenter de 15,9 % (contre 48,9 % en 2004) et Ryanair de 18,1 % (contre 17,6 %).

D'autres compagnies françaises ont connu une année 2005 satisfaisante comme Aigle Azur, Corsair ou Air Méditerranée en renouvelant leur flotte et en ouvrant des lignes rentables. Plus fragiles, certaines ont dû cesser leur activité comme Air Horizons, en liquidation judiciaire, tandis que l'année voyait la naissance de deux opérateurs de lignes régulières : Air Turquoise, basée à Reims, et Air Atlantic Lift, à Nantes.

Au plan international, Air France-KLM s'est affirmé, l'an dernier, comme le premier groupe européen de transport aérien.



Trafic en milliers	PASSAGERS			MOUVEMENTS **		
	2005	2005/2004 (en %)	2005/2000 (en %)	2005	2005/2004 (en %)	2005/2000 (en %)
METROPOLE - INTERNATIONAL	81 971,4	+ 7,8	+ 22,4	926,0	+ 2,1	+ 2,3
PARIS	57 474,2	+ 5,9	+ 17,7	532,0	+ 0,5	+ 8,1
REGIONS	24 497,2	+ 12,4	+ 35,0	393,9	+ 4,3	- 4,7
METROPOLE - METROPOLE	22 805,9	+ 1,4	- 15,5	357,1	+ 1,0	- 22,4
PARIS - REGIONS	17 588,9	+ 0,6	- 16,9	196,6	- 0,4	- 20,2
TRANSVERSALES	5 217,1	+ 4,1	- 10,5	160,5	+ 2,9	- 25,1
TOTAL HORS Outre-Mer	104 777,4	+ 6,3	+ 11,5	1 283,0	+ 1,8	- 6,0
METROPOLE - OUTRE-MER	3 318,9	- 0,7	- 11,6	8,5	- 3,5	- 19,4
OUTRE MER INTERIEUR	2 130,2	+ 0,8	+ 3,3	92,6	+ 0,3	- 10,5
OUTRE-MER - INTERNATIONAL	1 885,4	+ 1,7	- 1,4	61,1	+ 3,4	- 4,7
TOTAL OUTRE-MER	7 334,5	+ 0,4	- 5,1	162,1	+ 1,3	- 8,9
TOTAL FRANCE	112 111,8	+ 5,9	+ 10,2	1 445,1	+ 1,7	- 6,4

* Dans le calcul des flux, le trafic de l'aéroport franco-suisse Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français
** Mouvements commerciaux

Les flux* de trafic aérien pour l'année 2005

Trafic en milliers	PASSAGERS			MOUVEMENTS		
	2005	2005/2004 (en %)	2005/2000 (en %)	2005	2005/2004 (en %)	2005/2000 (en %)
AIR FRANCE + franchisés	48 668,7	+ 5,4	+ 14,2	542,9	+ 0,6	+ 14,4
dont AIR FRANCE	42 240,1	+ 4,7	+ 5,9	366,9	- 1,7	- 4,0
EASYJET AIRLINE	5 531,2	+ 15,9	+ 706,4	44,3	+ 12,2	+ 626,5
RYANAIR	3 578,4	+ 18,1	+ 215,5	24,5	+ 8,6	+ 80,4
BRITISH AIRWAYS + franchisés	2 852,7	- 1,3	- 10,6	36,8	- 1,2	- 9,9
dont BRITISH AIRWAYS	2 223,1	- 0,0	- 20,2	21,9	- 4,9	- 28,2
LUFTHANSA	2 806,6	+ 0,1	+ 9,2	56,6	+ 0,9	+ 20,8
REGIONAL CAE*	2 665,4	+ 18,1	+ 73,1	90,3	+ 10,0	+ 4,6
BRIT AIR*	2 304,0	+ 8,4	+ 63,7	62,0	+ 4,0	+ 33,2
CORSAIR	2 027,5	- 1,7	- 2,58	7,0	- 0,8	- 23,3
IBERIA / AIR NOSTRUM	1 895,4	+ 5,5	+ 30,7	34,0	+ 7,0	+ 57,3
ROYAL AIR MAROC + ATLAS BLUE	1 831,7	+ 18,9	+ 26,5	17,4	+ 17,8	+ 40,0

* Y compris le trafic en franchise pour une autre compagnie

Le trafic des principales compagnies ayant opéré en métropole en 2005

Source : formulaires de trafic de la métropole



AÉROPORTS

Un nouveau mode de gestion

La loi du 20 avril 2005, une réforme historique

La réforme d'ensemble du secteur aéroportuaire français voulue par le gouvernement s'est poursuivie avec la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports.

Il s'agit de la première réforme d'envergure dans ce domaine depuis plus de cinquante ans. Elle modernise le cadre de gestion des plates-formes aéroportuaires restées de la compétence de l'État après le processus de décentralisation engagé par la loi du 13 août 2004. Son ambition : doter les grands aéroports français de structures de gestion moderne qui favoriseront leur développement, leur performance économique et leur réactivité.

Ce cadre réglementaire, qui instaure un nouveau mode de relation entre l'administration, les opérateurs aéroportuaires et les usagers, est articulé en trois volets.

- L'établissement public Aéroports de Paris (ADP) a été transformé en société anonyme en juillet 2005. Ce changement de statut s'est accompagné d'une démarche nouvelle : la rédaction d'un cahier des charges qui formalise les obligations de service public d'ADP. Ses résultats 2005 confirment sa place d'opérateur aéroportuaire européen de tout premier plan : nombre de passagers en progression de 4,4 % à 78,7 millions et chiffre d'affaires en hausse de 5,7 % à 1 914,6 millions d'euros. Dans le cadre de la loi du 20 avril 2005 prescrivant que l'État doit en demeurer l'actionnaire majoritaire, le processus d'ouverture du capital d'ADP au secteur privé a été lancé au printemps 2006.



Transformé en société anonyme, Aéroports de Paris réaffirme la priorité donnée à son cœur de métier : aménager, exploiter et développer ses installations aéroportuaires pour accueillir clients et usagers - qu'il s'agisse de trafic passagers ou de fret - en leur assurant une meilleure qualité de service.

■ Le statut des principaux aéroports de métropole et d'Outre-mer doit évoluer progressivement vers la constitution de sociétés aéroportuaires. Les concessions actuelles seront transférées, à l'initiative des chambres consulaires, à des sociétés commerciales dont le capital initial sera intégralement détenu par des partenaires publics : État, chambres de commerce et d'industrie, collectivités locales. Elles seront ensuite prolongées pour de longues durées. Ce régime de gestion pérenne doit permettre aux exploitants de disposer de l'indispensable visibilité à long terme et de diversifier leurs sources de financement. Les premières sociétés devraient voir le jour début 2007. Un cahier des charges les concernant est également en préparation.

■ Le dispositif de régulation économique des grands aéroports est modernisé. La régulation par l'État du niveau des redevances aéroportuaires reposera sur des contrats pluriannuels de cinq ans passés avec les exploitants. Cette réforme vise, par l'encadrement pluriannuel des tarifs, à faciliter les investissements et à améliorer la qualité de service au bénéfice des utilisateurs. Le premier contrat a été conclu avec Aéroports de Paris le 6 février 2006.

Parallèlement à ce train de réformes, le processus de décentralisation est entré dans une phase déterminante. Il concerne 151 aérodromes de toute taille, d'intérêt local ou régional.

Toute collectivité territoriale géographiquement compétente pourra se porter candidate à la gestion des aéroports. Proches des besoins des utilisateurs et des économies locales, elles pourront jouer pleinement leur rôle dans le développement de ces terrains. L'ensemble des transferts devront être effectifs au plus tard le 1er janvier 2007.

Par ailleurs, la loi ayant donné un délai de trois ans aux partenaires sociaux pour négocier une convention collective, des travaux préparatoires ont été engagés en 2005 afin de permettre l'ouverture effective des négociations dès le début de l'année 2006.



La montée de la concurrence entre aéroports, les nouvelles attentes des clients et des partenaires, la croissance du trafic, les obligations de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement nécessitent des investissements de plus en plus importants et une souplesse de gestion appropriée.

Premier contrat de régulation économique signé avec ADP

Lors de la présentation des résultats 2005 d'Aéroports de Paris, Pierre Graff, Président-directeur général, a déclaré :
 « Le contrat de régulation que nous avons signé avec l'État nous donne les moyens de développer notre projet industriel : une offre de services de qualité et de plus en plus compétitive soutenue par un programme d'investissements ambitieux et une amélioration constante de notre rentabilité. »
 La hausse autorisée des tarifs dans le cadre de ce contrat est associée à un plan d'investissements portant sur 2,5 milliards d'euros sur la période.



PASSAGERS AÉRIENS

Protection, information et transparence

Si les relations commerciales avec les passagers sont avant tout l'affaire des opérateurs, la Direction de la Régulation économique est amenée à intervenir au nom de la protection du consommateur.

■ Le 17 février 2005 est entré en vigueur le règlement européen améliorant les droits des passagers en cas de refus d'embarquement pour surréservation, d'annulation ou de retard important d'un vol. Ce texte a fait l'objet d'un recours devant la Cour de justice des Communautés européennes et celle-ci a confirmé sa validité juridique. Ce règlement prévoit une augmentation substantielle du montant des indemnisations et une meilleure prise en charge des passagers par les compagnies aériennes. Son application est contrôlée en France par une entité de la DRE, le bureau de la Facilitation et des Clients du transport aérien. Plus de 1 800 dossiers de plaintes ont été reçus en 2005, soit trois fois plus qu'en 2004.

■ Une réglementation européenne entrée en vigueur le 30 avril 2005 impose à tous les exploitants d'aéronefs de disposer d'une couverture minimale d'assurance pour responsabilité civile. Cette assurance est nécessaire dès lors qu'ils effectuent des vols au départ et à destination du territoire de l'Union européenne, et en cas de simple survol.

■ Par ailleurs, la France a décidé d'anticiper la réglementation européenne (adoptée le 14 décembre 2005 pour une entrée en vigueur le 16 juillet 2006) visant à communiquer aux voyageurs l'identité du transporteur aérien effectif. Les drames de Charm-el-Cheikh en janvier 2004 puis du Venezuela en août 2005 ont en effet mis en lumière le fait que nombre de personnes achetant un titre de transport dans le cadre d'un « vol sec », ou surtout d'un forfait touristique, peuvent ignorer quelle compagnie aérienne va effectivement les transporter.

Le décret du 17 mars 2006, préparé par la DRE et la Direction du Tourisme, met un terme à cette méconnaissance en obligeant les compagnies aériennes ou les agences de voyage à fournir cette information par écrit avant la conclusion du contrat et en cas de changement de transporteur. Cette disposition a été complétée le 23 mars 2006 par la publication de la liste européenne des compagnies interdites dans le ciel européen.

■ Enfin, les droits des personnes handicapées et à mobilité réduite voyageant en avion feront l'objet d'une réglementation européenne en préparation. Sept millions de personnes nécessitant tous les ans une assistance particulière sur les aéroports de l'Union européenne, il était urgent de leur fournir des garanties similaires aux autres passagers. La proposition en cours de discussion empêche toute pratique discriminatoire sauf pour des raisons de sécurité et prévoit une assistance spécifique et gratuite dont le coût serait supporté par l'ensemble.



RELATIONS EXTÉRIURES

La stabilité juridique pour objectif

Le premier accord aérien franco-algérien depuis 1987

À la suite des consultations bilatérales qui se sont tenues à Alger les 26 et 27 septembre 2005, un nouvel accord aérien moderne et conforme à la réglementation européenne a été signé le 16 février 2006 par les ministres des Transports français et algérien. Cet accord comble le vide juridique existant depuis la dénonciation par la partie algérienne, en 1987, de l'accord de 1963. À l'heure où le trafic aérien reprend de façon significative entre les deux pays (plus de deux millions de passagers par an, + 9,5 % en 2005, 42 liaisons aériennes en période de pointe), le nouvel accord permet de stabiliser le régime juridique des droits de trafic et de libéraliser les tarifs. La part du pavillon français (Air France et Aigle Azur) a atteint 37 % du trafic en 2005 contre 9 % en 2002 avant le retour d'Air France.



Vers un accord aérien entre l'Union européenne et les États-Unis

Après une longue interruption, les négociations dites de « ciel ouvert » sur le trafic transatlantique ont repris à l'automne 2005 en présence de la DRE. Elles ont abouti à un projet d'accord entre les États-Unis et l'Union européenne qui permettrait une large libéralisation des vols pour les compagnies des deux parties et une certaine convergence dans des domaines tels que la concurrence, les aides d'État et la sûreté.

Après un premier avis positif, le Conseil de l'Union européenne serait disposé à autoriser la signature de cet accord si l'assouplissement des règles relatives au contrôle des compagnies américaines était confirmé.

Libéralisation des échanges aériens entre l'Europe et le Maroc

Le mandat donné fin 2004 par les États membres de l'Union européenne à la Commission européenne pour négocier un accord aérien avec le Maroc a abouti le 15 décembre 2005. Dès sa signature prévue à l'été 2006, les échanges entre l'Europe et le royaume chérifien seront libéralisés. Il sera également possible aux investisseurs européens de prendre le contrôle d'une compagnie marocaine desservant l'Europe.



Encourager et encadrer le développement des aéroports régionaux

Sept mois après avoir lancé une large consultation, la Commission européenne a publié, le 6 septembre 2005, les lignes directrices sur le financement des aéroports régionaux et les aides au démarrage de nouvelles lignes aériennes. Ces règles garantissent l'égalité de traitement entre aéroports publics et privés et entre compagnies aériennes. Ce cadre juridique était devenu nécessaire alors que de nombreux aéroports incitent les compagnies à bas coût à ouvrir de nouvelles liaisons aériennes à partir de leur plate-forme. La Commission européenne souhaitait accompagner ce mouvement tout en garantissant une juste concurrence entre tous les acteurs.



DIRECTION DES PROGRAMMES AÉRONAUTIQUES ET DE LA COOPÉRATION

Une année record pour l'industrie aéronautique



Le Salon aéronautique et de l'espace du Bourget est un baromètre fiable de l'activité industrielle aéronautique mondiale. La 46^e édition, fréquentée par près de 500 000 visiteurs, restera sans doute dans les annales avec une participation forte des constructeurs européens mais aussi américains. Si l'Airbus A380 et le tri-réacteur Falcon 7X de Dassault Aviation en ont été les « stars », la présentation de nombreuses nouveautés a démontré le dynamisme de ce secteur.

Les performances des industriels français et européens - constructeurs, motoristes, équipementiers - se sont révélées exceptionnelles en 2005. Leur effort de recherche, une des clés du succès du secteur aéronautique, a été soutenu par la Direction des Programmes aéronautiques et de la coopération (DPAC). Point d'entrée unique à la DGAC pour les industriels, la DPAC a contribué au renforcement de coopérations stratégiques, porteuses d'avenir.



CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE

Des résultats exceptionnels

Airbus conserve sa place de leader

2005 a été une année record pour l'industrie aéronautique mondiale et pour Airbus en particulier. Pour la cinquième année consécutive, le constructeur européen a devancé son concurrent Boeing tant par le nombre de commandes que de livraisons : 1 112 appareils vendus contre 1 029 ce qui confère à Airbus 52 % de part de marché, et 378 livraisons contre 290. En termes de chiffre d'affaires cependant, l'avionneur américain arrive en tête avec 116 milliards de dollars de revenu contre 96 milliards de dollars pour Airbus. Cet écart est principalement dû à la commercialisation par Boeing d'un grand nombre de gros-porteurs alors qu'Airbus a majoritairement vendu des monocouloirs.

Les contrats les plus importants ont en effet concerné la famille A320 sur un marché essentiellement soutenu par les compagnies à bas coût et la demande asiatique. Airbus a remporté des succès majeurs en Chine et en Inde avec la commande de 150 appareils A320 dans chacun de ces deux pays.

L'autre événement dans la vie d'Airbus fut le lancement industriel de l'Airbus A350, en octobre 2005, pour une mise en service en 2010. Cet appareil de 300 places complète la gamme des biréacteurs long-courriers et offre une alternative au futur Boeing B787 pour les liaisons transocéaniques et asiatiques, en forte croissance. En s'engageant dès le 21 décembre pour dix appareils plus deux options, la compagnie espagnole Air Europa a permis le démarrage commercial de ce nouveau programme. Début 2006, il comptait de l'ordre de 170 commandes.



27 avril 2005 : l'Airbus A380 prend son envol

Ce premier vol de quatre heures à Toulouse-Blagnac, devant 40 000 spectateurs éblouis, a été parfaitement réussi. Jacques Chirac, Président de la République, s'est félicité de ce « magnifique résultat pour la coopération industrielle européenne » en encourageant Airbus à « poursuivre dans cette voie de la construction d'une Europe de l'innovation et du progrès. » L'avion géant s'est envolé de la piste « Concorde » pour le premier essai d'une longue campagne qui aboutira à sa certification. Fin mars 2006, l'A380 comptait 159 commandes de la part de 16 clients.



L'aviation d'affaires en forte progression

La même dynamique de croissance a touché, en 2005, l'aviation d'affaires et de transport régional. Dassault Aviation a été particulièrement performant avec la vente de 123 appareils Falcon, un record historique.

Son nouveau jet Falcon 7X, qui se positionne sur le haut de gamme de l'aviation d'affaires, affichait 78 unités en commande à la fin de l'année. Le succès de son premier vol, effectué le 5 mai 2005, est très prometteur pour l'avenir de la firme qui compte sur cet avion pour perpétuer le succès commercial de la gamme.

Résultats tout aussi historiques pour ATR. Le constructeur d'avions de transport régional a enregistré 90 commandes fermes à fin 2005 et retrouvé ainsi son niveau de 1988. Il a su profiter du regain d'intérêt pour les turbopropulseurs, provoqué par le renchérissement du coût du pétrole, et de la reprise très nette de ce marché.



Performance des motoristes et des équipementiers

L'industrie française des moteurs et des équipements aéronautiques a naturellement bénéficié de l'activité soutenue des avionneurs. Souvent aux premières places mondiales, innovantes, les entreprises de ce secteur ont remporté des succès indéniables.

Safran, issu du mariage de Snecma et Sagem qui fut conclu le 11 mai 2005, a misé avec succès sur son principal relais de croissance que constitue l'aéronautique. Le moteur CFM56, objet d'un partenariat étroit avec General Electric, a remporté tous les suffrages :

1 640 commandes ont été enregistrées en 2005, soit 150 % de plus qu'en 2004. Un record. Autre motif de grande satisfaction : le moteur SaM 146 équipera l'avion russe de transport régional RRJ de Sukhoi Civil Aircraft dont le marché est évalué entre 800 et 1 000 appareils.

Falcon 7X, un jet de nouvelle génération

Aérodynamique, commandes de vol, cockpit, confort, maintenance... Le nouvel avion d'affaires de Dassault Aviation, ici dans la soufflerie de l'Onera, est un concentré de technologies avancées qui en font un outil performant pour une clientèle d'entreprises à la recherche d'efficacité. Pour ce nouveau programme, le constructeur a mis en œuvre le concept PLM de gestion de la vie du produit (Product Lifecycle Management). Cette méthodologie lui a permis de réduire le cycle de production et d'obtenir une excellente qualité de réalisation.

RECHERCHE

Un effort continu

La préparation de l'avenir

Convaincue de la nécessité de maintenir un effort financier important et continu en faveur de l'aéronautique au plan communautaire, la DPAC s'est fortement impliquée dans la préparation du 7e PCRD, le prochain programme-cadre de recherche européen qui couvre la période 2007-2013. C'est aussi pour mobiliser les énergies françaises autour des orientations proposées par le Conseil consultatif pour la Recherche aéronautique en Europe (Acare) qu'une journée nationale d'information et d'échange a été organisée le 26 avril.

Ce forum a permis aux acteurs de la recherche française de s'approprier les grands axes de ce référentiel européen :

- réduire les coûts et augmenter l'efficacité économique du transport aérien,
- relever le défi environnemental,
- adapter le système du transport aérien à ses clients,
- réduire le temps de transport,
- renforcer la sécurité.

Par ailleurs, la DPAC a participé à la mise en place des principaux pôles de compétitivité ayant trait à l'aéronautique : Aerospace Valley (régions Midi-Pyrénées et Aquitaine), System@tic (région Ile-de-France) et EMC2 (région Pays-de-Loire). Ces structures sont considérées comme l'un des piliers de la politique industrielle de l'État français.

De nouveaux axes de recherche

En 2005, la DPAC a soutenu 28 nouveaux projets de recherche impliquant des industriels dont une « start up », l'Institut national de recherche en informatique et automatique (Inria) et l'Onera.

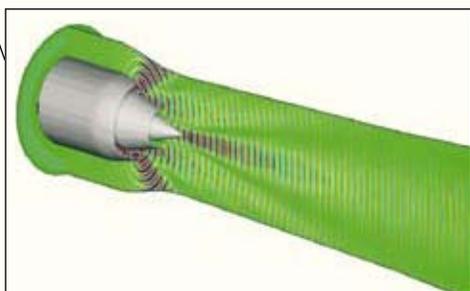
Destinés à se dérouler sur plusieurs années, ils couvrent tous les secteurs de la construction aéronautique : les avions de transport, les avions d'affaires, les hélicoptères, les moteurs et les équipements.

Parmi les domaines traités, figurent notamment :

- l'environnement avec la modélisation de l'influence des émissions des moteurs sur l'atmosphère,
- de nouveaux concepts pour les sièges de cockpit, les nacelles moteurs ou les réacteurs de faible puissance à génération électrique intégrée,
- l'optimisation de l'intégration motrice, tant au niveau des avions pour les moteurs à taux de dilution très élevé que des hélicoptères,
- l'architecture système et les équipements associés au concept d'avion électrique,
- l'acoustique des hélicoptères.



Airbus A380 dans la soufflerie S1 de Modane de l'Onera.



Simulation numérique de la propagation du bruit de soufflante d'un turbo-réacteur double flux.

	2005	2004	2005/2004 (en %)
— EADS	34,20	31,76	+8
— Airbus (EADS)	22,17	20,22	+10
— Eurocopter (EADS)	3,21	2,78	+15
— Dassault Aviation	3,43	3,46	-1
— Thales (activités aéronautiques)	2,31	2,12	+9
— Safran (propulsion)	4,49	4,31	+4
— Safran (équipement)	2,51	2,22	+13
— Zodiac (activités aéronautiques)	1,17	0,99	+18
— Latécoère	0,35	0,26	+34

**Les principales entreprises françaises
de la construction aéronautique - CA en milliard d'€**

COOPÉRATION INTERNATIONALE

La Chine a été le théâtre d'alliances déterminantes pour l'avenir, signées lors de la visite à Paris le 5 décembre 2005 de M. Wen Jiabao, Premier ministre. Eurocopter a conclu ses négociations pour le développement et la fabrication de l'hélicoptère civil EC 175, un nouvel appareil haut de gamme dont le premier vol est prévu en 2009 et la mise en production en 2011. Airbus, de son côté, a annoncé une étude de faisabilité de la construction, sur place, d'une chaîne d'assemblage final de l'Airbus A320.



Hélicoptère civil EC175 dont la production est prévue à l'horizon 2011.

La coopération franco-russe s'est poursuivie avec la confirmation du lancement de la fabrication du moteur SaM 146, développé conjointement par Safran-Snecma Moteurs et le motoriste russe NPO Saturn, qui équipera l'avion régional russe RRJ. Il sera fabriqué à l'usine de Rybinsk, située au nord de Moscou et inaugurée le 6 octobre 2005.



Enfin, c'est avec l'industrie japonaise que le Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS) a signé un accord, au Salon du Bourget, portant sur l'étude d'un supersonique.



La DGAC soutient l'initiative Iroqua

Soutenus par la DGAC, six grands acteurs français de la recherche et de l'industrie aéronautique – le CNRS, l'Onera, Airbus, Dassault Aviation, Eurocopter, Safran – ont signé le 1er avril 2005 l'Initiative de recherche pour l'optimisation acoustique aéronautique (Iroqua).

Le but : coordonner la recherche pour réduire les nuisances sonores engendrées par les aéronefs.

Salon du Bourget 2005.

UAE74
164 ↗ H41

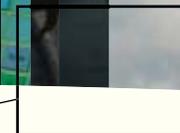


DAN 234
049 ↘ M23



BZH842E
065 ↘ M24

DAN 234
049 ↘ M23



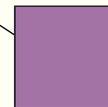
AZA304
031 ↗ M25



BZ-UG
075 ↘ M26



AFR1137
056 ↘ M26



UAE74
164 ↗ H41

BZ-UG
Ø 75 ↘ M26

UAE74
164 ↗ H41



CONTROËLER/SÉCURISER

BRT 36U
Ø38 ↗ M18



AFR 2959
110 ↘ M30

DIRECTION DU CONTRÔLE DE LA SÉCURITÉ

Des contrôles plus nombreux

En soixante ans, la sécurité du transport aérien a été considérablement améliorée : le nombre d'accidents d'avions par millions de départs a été divisé par vingt. La probabilité d'accident fatal en Europe de l'Ouest et aux États-Unis est aujourd'hui de l'ordre de un pour dix millions de vols. Ces chiffres sont rassurants. Pourtant, les accidents de l'été 2005 sont venus rappeler que si l'avion est le moyen de transport le plus sûr, il doit être encore plus sûr.

La Direction du Contrôle de la sécurité (DCS) a cette obligation pour objectif. Deux raisons motivent un renforcement des actions en faveur d'une plus grande sécurité aérienne : d'un côté, la disparité entre les pays qui mettent en œuvre des politiques rigoureuses de sécurité et ceux qui n'ont pas la même exigence ; de l'autre, la croissance du trafic aérien, située entre 5 et 10 % en Europe, et deux à trois fois plus dans certaines régions d'Asie.

La DCS, autorité de surveillance française, a été constituée en véritable pôle de contrôle de la sécurité et de la sûreté. Pilotée par une direction centrale, elle s'appuie sur le support actif des services déconcentrés (DAC), du Service technique de l'Aviation civile (STAC) et du Groupement pour la Sécurité de l'Aviation civile (GSAC). L'année 2005 a permis de consolider son organisation, ses effectifs, ses procédures et ses ressources.



UN PLAN D'ACTION POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES VOLS

À la suite des accidents aériens de l'été 2005, la France a très rapidement décidé d'un plan d'action pour relever encore le niveau de sécurité des vols.

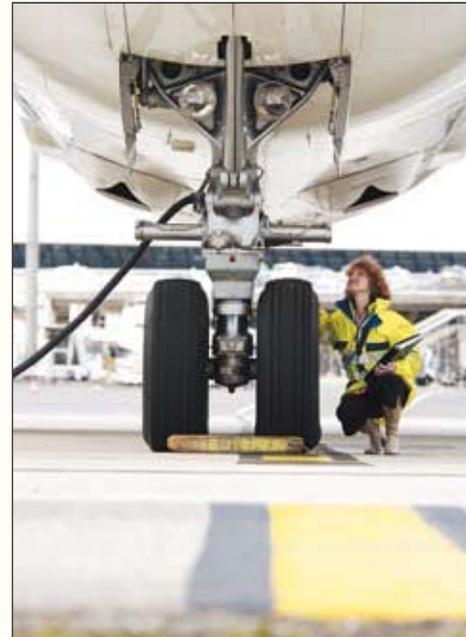
La démarche des autorités françaises repose sur une approche « systémique » de la sécurité du transport aérien qui fait converger des mesures de nature différente vers un seul but : garantir le bon fonctionnement des systèmes de contrôle de la sécurité en France et partout ailleurs dans le monde :

- Mieux connaître les compagnies étrangères qui sollicitent des droits de trafic. La procédure d'autorisation préalable sera renforcée avec l'examen d'un dossier technique détaillé fourni par toute compagnie aérienne non européenne voulant exploiter des lignes avec la France. Un observatoire des compagnies étrangères, mis en place avec la Direction de la Régulation économique, sera chargé d'étudier leur situation économique et juridique.

- Renforcer les contrôles en cours d'exploitation. Les contrôles en escale sur les aéroports français seront augmentés de façon significative dans le cadre du programme européen SAFA grâce à une action vigoureuse sur les effectifs et les moyens qui leur seront consacrés. Les résultats de ces contrôles seront partagés entre les États membres de l'Union européenne.

- Sécuriser les passagers grâce à une meilleure information. Le décret du 17 mars 2006 (en attendant la réglementation européenne) oblige les compagnies aériennes et les agences de voyage à fournir aux passagers l'identité du transporteur devant effectivement réaliser le vol. Cet effort de transparence a été poursuivi avec la publication, le 22 mars 2006, de la première liste concertée des compagnies ne pouvant desservir l'Europe pour des raisons de sécurité.

- Intensifier les échanges d'informations entre États. Au plan international, si un État membre de l'OACI ne respecte pas ses engagements, l'ensemble de l'organisation en sera informée. Par ailleurs, les résultats des audits de sécurité seront publiés. Au niveau européen, l'harmonisation des critères d'inscription des compagnies sur la « liste noire » facilitera sa publication et sa mise à jour.



Le programme SAFA exige que les États inspectent un certain nombre d'avions touchant leur territoire pour identifier d'éventuelles non conformités vis-à-vis des règles internationales et prendre, si nécessaire, des mesures d'interdiction. Ces inspections ne peuvent se substituer aux contrôles de sécurité effectués par l'État d'origine.

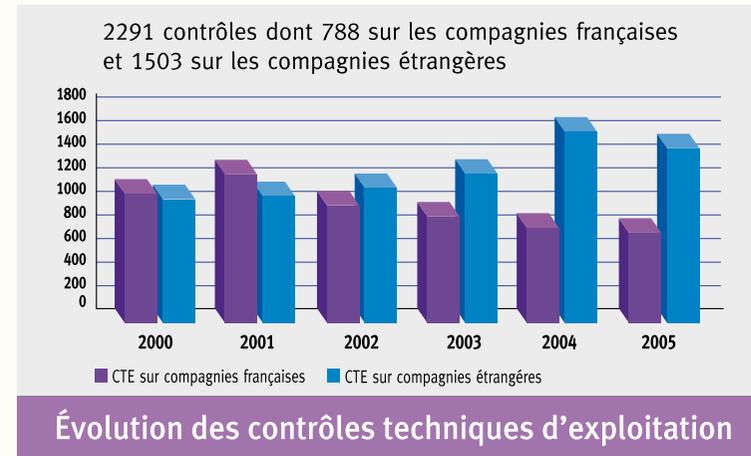




**Aéronefs étrangers en escale :
renforcement de la surveillance**

Les contrôles inopinés des aéronefs étrangers, effectués en escale sur le sol français dans le cadre du programme SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), sont passés de 1 200 en 2003 à 1 500 en 2005. La France a assuré, l'an dernier, plus d'un tiers des contrôles européens et s'est fixé un objectif de 2 000 contrôles annuels, au minimum, d'ici deux ans. Cette augmentation s'accompagne d'une montée en puissance des effectifs de contrôleurs. Ils sont aujourd'hui 28 et six sont en cours de qualification.

D'autre part, l'échange d'informations entre pays a été amélioré de façon à ce qu'une alerte soit déclenchée en cas de problème avec un type d'avion, une compagnie ou une autorité. Ces améliorations ont été facilitées par l'adoption en février 2004 d'une directive européenne, applicable depuis avril 2006, rendant le programme SAFA obligatoire pour tous les pays de l'Union européenne. Elle a été transposée en France par la loi du 5 janvier 2006 sur la sécurité et le développement des transports.



REDEVANCES POUR LA SURVEILLANCE ET LA CERTIFICATION

Un système plus juste

L'instauration d'un nouveau système de redevances finançant les activités de surveillance et de contrôle technique de l'aviation civile a constitué, pour la Direction du Contrôle de la sécurité, le second grand sujet de débat de l'année 2005. Un débat qui a suscité de nombreuses et difficiles discussions avec les usagers.

En effet, la loi de finances rectificative du 30 décembre 2004 a introduit un changement culturel profond dans les habitudes. Pour se conformer à la LOLF selon laquelle le programme « surveillance et certification » doit être majoritairement financé par des redevances, cette loi fait supporter aux bénéficiaires le coût de ces prestations. Ce système, applicable depuis le 1^{er} janvier 2006, est plus juste puisqu'il allège d'autant la taxe de l'Aviation civile payée par les passagers aériens qui n'auront plus à supporter le coût financier de ces actes de contrôle.

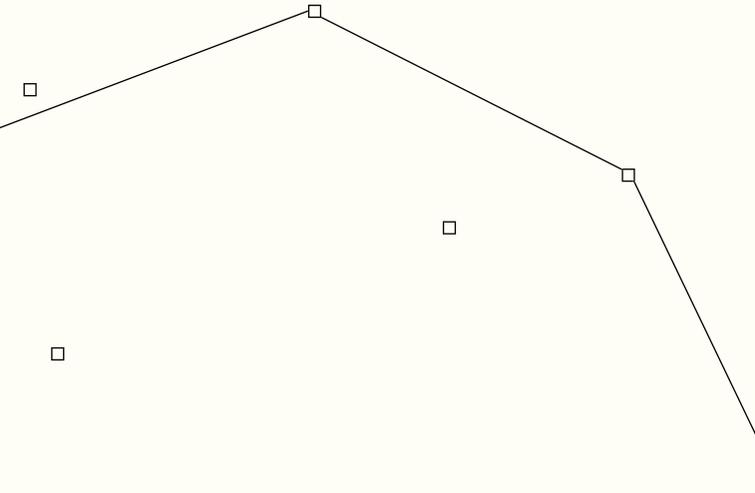
Pour tenir compte de la diversité des équilibres économiques, le dispositif juridique montera progressivement en puissance.

Les premières dispositions d'application ont fait l'objet d'un décret et d'un arrêté publiés en décembre 2005. Mais il est prévu que, pour 2006, les écoles de formation ne paieront qu'une petite partie des coûts de surveillance alors que les pilotes privés seront totalement exonérés des droits d'examen et de licence.

La concertation se poursuit à la fois sur les aménagements à apporter pour ne pas faire subir aux petites structures des charges trop lourdes et sur les méthodes de surveillance de la DCS. Pour consolider ses procédures et préserver sa qualité de service, celle-ci a lancé en octobre 2005 une démarche devant aboutir à l'obtention de la certification ISO 9001 version 2000 en 2007.

Prestations de surveillance et de certification : quels bénéficiaires ?

La Direction du Contrôle de la sécurité, autorité chargée du contrôle de l'application de la réglementation, dispose d'un champ de compétence étendu. Elle a pour missions : la surveillance des opérateurs de l'aviation civile et la délivrance des agréments et autorisations, licences et certificats nécessaires. Sont concernés : les industriels de l'aéronautique, les exploitants aériens, les exploitants d'aéroports, les personnels, les ateliers de maintenance, le prestataire de services de la navigation aérienne, les organismes de sûreté.



DE NOUVEAUX DOMAINES À CERTIFIER

Le prestataire des services de la navigation aérienne et les aéroports



Depuis 2005, la DGAC est chargée du contrôle et de la certification de deux nouveaux domaines : le prestataire des services de la navigation aérienne et les aéroports. Ils viennent compléter les activités de surveillance exercées traditionnellement par la Direction du Contrôle de la sécurité auprès des constructeurs aéronautiques, des exploitants aériens, des ateliers de maintenance, des personnels navigants et des organismes qui les forment.

Le processus de certification des aéroports, imposé par l'OACI, doit aboutir en 2006 pour les onze premiers d'entre eux. Les dispositions législatives encadrant la délivrance des certificats de sécurité ont vu les premiers textes promulgués avec l'ordonnance du 28 juillet 2005 relative à la sûreté des vols et à la sécurité de l'exploitation des aéroports.

Dès la publication des décrets et arrêtés d'application, les plates-formes aéroportuaires qui ont anticipé le processus et qui respectent les normes requises se verront délivrer le certificat.

Avec la certification obligatoire des aéroports par les États, en vertu de l'article 14 de la Convention de Chicago, l'OACI poursuit deux buts : disposer d'un système de sécurité homogène dans l'ensemble des pays concernés et vérifier que les aéroports s'acquittent bien de leurs obligations en matière de sécurité des infrastructures, équipements et procédures d'exploitation.

Les audits de sécurité des plates-formes concernées ont déjà été organisés par la Direction du Contrôle de la Sécurité.

Leur objectif : contrôler la conformité avec les référentiels réglementaires et avec les manuels d'aérodrome qui décrivent les systèmes de gestion de la sécurité mis en place par les gestionnaires. Les certificats délivrés aux exploitants seront valables cinq ans.

Une démarche analogue (préparation des textes, développement des procédures de surveillance, réalisation des premiers audits) a été mise en place pour préparer la certification, conformément aux nouvelles exigences communautaires, du prestataire des services de la navigation aérienne, la Direction des services de la Navigation aérienne. Cette certification doit avoir abouti fin 2006.



Sûreté : la nécessaire conformité aux règles

Renforcer les exigences communautaires et nationales en matière de sûreté ne suffit pas. Il est indispensable de s'assurer que chacun des acteurs (gestionnaires d'aéroports, compagnies aériennes, chargeurs...) se conforme strictement aux règles. C'est à la DCS qu'il revient d'organiser, en étroite collaboration avec le service technique de l'Aviation civile et les directions de l'Aviation civile, les contrôles qui incombent à la DGAC. L'année 2005 a été largement consacrée à la formalisation des principes de ce contrôle et au renforcement des compétences des personnels chargés de les exécuter.



SURVEILLANCE DE L'INDUSTRIE ET DE LA MAINTENANCE

Le GSAC, un partenaire mieux intégré

Le contrôle de la production et de l'entretien des aéronefs est assuré par le Groupement pour la Sécurité de l'Aviation civile (GSAC) dans le cadre réglementaire français et européen et par délégation de l'État. Ce groupement d'intérêt économique de 134 personnes associe les moyens de la DGAC, du Bureau Veritas et de la société d'ingénierie Sofréavia.

La collaboration entre le GSAC et la DGAC a fait l'objet d'un arrêté d'habilitation signé le 20 décembre 2005 prenant en compte les changements réglementaires et la constitution de la Direction du Contrôle de la sécurité.

Dans le cadre d'une réforme globale des redevances perçues par la DGAC, les modes

de facturation des prestations du GSAC qui ne relèvent pas de la responsabilité directe de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, ont été réexaminés dans le but de permettre une meilleure adéquation entre le service rendu et la rémunération. Parallèlement, les modalités de rémunération du GSAC par l'Agence ont fait l'objet d'accords spécifiques.



Le GSAC associe les moyens de la DGAC, du Bureau Veritas et de la Sofréavia.



Un certificat pour les baptêmes de l'air

Depuis septembre 2005, les exploitants d'hélicoptères limitant leur activité aux vols locaux (baptêmes de l'air) devront obtenir un nouveau type de certificat de transporteur aérien. L'arrêté OPS3/R prévoit pour ces entreprises un « certificat de transporteur aérien restreint ». Il concerne les hélicoptères dont la capacité d'emport, équipage compris, est supérieure à trois personnes et qui effectuent des vols locaux, c'est-à-dire :

- sans escale,
- dont les points de départ et d'arrivée sont identiques,
- de moins de 30 mn entre le décollage et l'atterrissage,
- qui ne s'éloignent pas de plus de 40 km de leur point de départ.

AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Des moyens en hausse



Le siège de l'AESA à Cologne employait, fin 2005, 200 personnes dont 46 Français.

Assurer le niveau de sécurité le plus élevé possible et promouvoir des règles communes au niveau mondial passent aussi par le développement continu des pouvoirs et des ressources de l'AESA, opérationnelle depuis le 28 septembre 2003. Ses moyens ont progressé courant 2005 mais restent encore insuffisants au regard des compétences qui lui sont dévolues.

Structurée en quatre directions (réglementation, certification, standardisation, administration), l'AESA employait 200 personnes fin 2005 dont 46 Français. Bien qu'en progression, ces effectifs ne lui permettent pas d'exercer la totalité de ses tâches d'investigation technique. Elle continue donc de s'appuyer sur l'expertise des autorités nationales dans le cadre de contrats de coopération.

De 17 millions d'euros en 2004, le budget de l'AESA est passé à 40 millions d'euros en 2005 dont 16 millions de redevances. Un budget de 48 millions d'euros a été voté pour 2006 dont 20 millions de redevances et 26 millions apportés par la Commission européenne. Le solde correspond à des honoraires pour publications et formations.

L'extension des compétences de l'Agence s'est poursuivie. À ce jour :

- elle a établi les règles techniques communes pour la certification des aéronefs et de leur entretien, règles qui ont été adoptées ;
- elle délivre, après investigation, les certificats types pour les aéronefs, moteurs et équipements, et les agréments pour les organismes de conception. Les prochaines certifications d'envergure concernent l'Airbus A380, le Falcon 7X de Dassault Aviation et l'Airbus A400M.

Le champ d'action de l'AESA sera prochainement étendu à la préparation des règles touchant les compagnies aériennes et les compétences des personnels navigants. Par ailleurs, l'Agence effectue des inspections auprès des États membres pour contrôler le respect des règles de sécurité au niveau national.

Enfin, l'AESA apporte une assistance dans les contacts et négociations avec les autorités aéronautiques des pays tiers et les organismes internationaux. Elle a elle-même engagé des discussions avec les autorités américaines en vue d'aboutir à un accord bilatéral, synonyme de confiance et de reconnaissance.



SERVICE TECHNIQUE DE L'AVIATION CIVILE

Des experts reconnus

Si le Service technique de l'Aviation civile (STAC) intervient en support de la Direction du Contrôle de la sécurité dans trois domaines - aéroports, sûreté, navigation aérienne - sa compétence nationale le conduit à venir en appui aux autres directions de la DGAC.

Parmi les évolutions intervenues en 2005, plusieurs faits faisant appel à l'expertise du STAC méritent d'être cités :

- mise en œuvre opérationnelle du logiciel TIP (Threat Image Projection) sur les postes d'inspection-filtrage des aéroports ; la projection d'images fictives de bagages présentant une menace est destinée à la formation, à l'entraînement et à la mesure de la vigilance des agents de sûreté ;



Ingénieurs du STAC procédant à des mesures de bruit pour la certification acoustique d'un aéronef.

- conception du nouveau bâtiment destiné à l'antenne du STAC à Toulouse, actuellement hébergée dans les locaux de la Direction de la Technique et de l'Innovation (DTI) ;

- publication du manuel « Détermination de la capacité d'un aéroport » qui présente les méthodes d'évaluation du trafic que peut traiter un site aéroportuaire ;

- formation technique d'inspecteurs de la Commission européenne en matière de sûreté ;

- session de formation à Dakar sur les questions aéroportuaires, dédiée aux autorités de l'Aviation civile d'Afrique de l'ouest.

Le STAC a également poursuivi ses activités internationales dans le cadre de la révision de l'annexe 14 de la convention de Chicago pour faire évoluer la réglementation technique sur les aéroports.



Test de validation des équipes cynotechniques réalisé par le STAC.



Un laser pour effaroucher les oiseaux sur les aérodromes

L'utilisation de sources lumineuses laser a prouvé son efficacité au cours d'une période de tests conduite à Montpellier-Méditerranée en 2003-2006 : réduction de 40 % des collisions oiseaux-aéronefs et de 90 % des incidents les plus graves entraînant l'endommagement des réacteurs.

Cette expérimentation a été effectuée avec un prototype qui balayait la piste de manière continue en demi-cercle. Visible par les oiseaux en période de faible luminosité (aube, crépuscule, temps pluvieux, brouillard...) ou de nuit quand la lutte aviaire manuelle est arrêtée, le système à rayon laser provoque l'envol systématique des oiseaux dérangés par le faisceau. Au contraire des stimuli acoustiques, il n'occasionne aucune gêne pour les riverains.



DIRECTIONS DE L'AVIATION CIVILE

La surveillance au quotidien

Les sept directions de l'Aviation civile (DAC) en métropole sont les interlocuteurs directs des acteurs locaux : préfets, compagnies aériennes, gestionnaires d'aéroports, collectivités locales... La réorganisation de la direction générale de l'Aviation civile a clairement identifié leurs missions dorénavant centrées sur : la surveillance, le contrôle et la certification des opérateurs (exploitants aéroportuaires et aériens, prestataire de navigation aérienne), les missions régaliennes (planification aéroportuaire, environnement, politique des transports et aménagement du territoire, régulation économique...), le support dans le cadre de conventions de gestion avec les Services de Navigation aérienne. En Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les Services de l'Aviation civile ont conservé leur statut précédent.



Chiffres clés 2005

DAC Ouest

Trafic passagers	4 156 410
	(+ 11 %)
Aéroports commerciaux	26
Entreprises de transport	
aérien basées	12
Contrôles techniques	
d'exploitation	178
Effectif de l'Aviation civile	111
Siège : Brest-Guipavas	

Principaux aéroports

Nantes-Atlantique

Passagers	2 156 109 (+ 11 %)
Lignes régulières	13 nationales, 10 internationales

Brest-Guipavas

Passagers	772 382 (+ 11 %)
Lignes régulières	8 nationales, 10 internationales

Rennes-Saint-Jacques

Passagers	405 464 (+ 8 %)
Lignes régulières	10 nationales, 2 internationales

DAC Nord

Trafic passagers	2 810 911
	(hors ADP)
	(+ 11,36 %)
Aéroports commerciaux	11
Entreprises de transport	
aérien basées	55
Contrôles techniques	
d'exploitation	420
Effectif de l'Aviation civile	201
Siège : Athis-Mons	

Principaux aéroports

Beauvais-Tillé

Passagers	1 848 348 (+ 12,94 %)
Lignes régulières	15 internationales

Lille-Lesquin

Passagers	842 650 (- 9,93 %)
Lignes régulières	12 nationales, 5 internationales

Tours-Val de Loire

Passagers	91 250 (+ 10,88 %)
Lignes régulières	2 internationales

DAC Nord-Est

Trafic passagers	5 650 000
	(+ 16 %)
Aéroports commerciaux	21
Entreprises de transport	
aérien basées	14
Contrôles techniques	
d'exploitation	21
Effectif de l'Aviation civile	104
Siège : Strasbourg-Entzheim	

Principaux aéroports

Bâle-Mulhouse

Passagers	3 315 696 (+ 30 %)
Lignes régulières	9 nationales, 34 internationales

Strasbourg-Entzheim

Passagers	1 954 746 (+ 0,6 %)
Lignes régulières	11 nationales, 11 internationales

Metz-Nancy-Lorraine

Passagers	354 516 (+ 9,6 %)
Lignes régulières	7 nationales, 1 internationale

DAC Centre-Est

Trafic passagers	7 806 822
	(+ 5,24 %)
Aéroports commerciaux	14
Entreprises de transport	
aérien basées	20
Contrôles techniques	
d'exploitation	416
Effectif de l'Aviation civile	103
Siège : Lyon-Saint Exupéry	

Principaux aéroports

Lyon-Saint Exupéry

Passagers	6 561 300 (+ 5,3 %)
Lignes régulières	32 nationales, 46 internationales

Clermont-Ferrand-Auvergne

Passagers	5 81 764 (- 8,6 %)
Lignes régulières	16 nationales, 5 internationales

Grenoble-Saint-Geoirs

Passagers	271 327 (+ 33 %)
Lignes régulières	2 internationales

DAC Sud-Ouest

Trafic passagers	5 100 000 (+ 6,4 %)
Aéroports commerciaux	11
Entreprises de transport aérien basées	8
Contrôles techniques d'exploitation	132
Effectif de l'Aviation civile	106
Siège : Bordeaux-Mérignac	

Principaux aéroports

Bordeaux-Mérignac

Passagers	3 096 827 (+ 5,9 %)
Lignes régulières	14 nationales, 22 internationales

Biarritz-Bayonne-Anglet

Passagers	817 083 (+ 3,9 %)
Lignes régulières	5 nationales, 3 internationales

Pau-Pyrénées

Passagers	729 409 (+ 1,1 %)
Lignes régulières	2 nationales, 2 internationales

DAC Sud

Trafic passagers	6 749 627 (+ 4,6 %)
Aéroports commerciaux	9
Entreprises de transport aérien basées	4
Contrôles techniques d'exploitation	200
Effectif de l'Aviation civile	120
Siège : Toulouse-Blagnac	

Principaux aéroports

Toulouse-Blagnac

Passagers	5 799 536 (+ 3,3 %)
Lignes régulières	15 nationales, 24 internationales

Tarbes-Lourdes-Pyrénées

Passagers	461 315 (+ 12 %)
Lignes régulières	1 nationale

Limoges-Bellegarde

Passagers	283 849 (+ 27 %)
Lignes régulières	3 nationales, 3 internationales

DAC Sud-Est

Trafic passagers	20 915 922 (+ 3,2 %)
Aéroports commerciaux	14
Entreprises de transport aérien basées	17
Contrôles techniques d'exploitation	640
Effectif de l'Aviation civile	226
Siège : Aix-en-Provence	

Principaux aéroports

Nice-Côte-d'Azur

Passagers	9 754 435 (+ 4,4 %)
Lignes régulières	16 nationales, 54 internationales

Marseille-Provence

Passagers	5 859 480 (+ 1,8 %)
Lignes régulières	17 nationales, 40 internationales

Montpellier-Méditerranée

Passagers	1 304 071 (- 1,6 %)
Lignes régulières	10 nationales, 10 internationales

DAC Antilles-Guyane

Trafic passagers	4 013 116 (- 2 %)
Aéroports commerciaux	3
Entreprises de transport aérien basées	10
Contrôles techniques d'exploitation	138
Effectif de l'Aviation civile	151
Siège : Fort-de-France (Martinique)	

Principaux aéroports

Pointe-à-Pitre

Passagers	1 721 000 (- 0,9 %)
Lignes régulières	6 nationales, 8 internationales

Fort-de-France

Passagers	1 518 000 (+ 1,2 %)
Lignes régulières	4 nationales, 7 internationales

Cayenne

Passagers	370 000 (- 5,6 %)
Lignes régulières	5 nationales, 3 internationales

SAC Océan Indien

Trafic passagers	1 896 834
	(+ 1,4 %)
Aéroports commerciaux	3
Entreprises de transport	
aérien basées	3
Contrôles techniques	
d'exploitation	60
Effectif de l'Aviation civile	66
Siège : Saint-Denis-de-la-Réunion	

Principaux aéroports

Saint-Denis-Gillot

Passagers	1 573 259 (- 1,5 %)
Lignes régulières	8 nationales, 8 internationales

Dzaoudzi-Pamandzi

Passagers	210 070 (+ 17,7 %)
Lignes régulières	1 nationale, 7 internationales

Saint-Pierre-Pierrefonds

Passagers	113 505 (+ 19,9 %)
Lignes régulières	1 nationale, 2 internationales

SAC Saint-Pierre et Miquelon

Trafic passagers	28 047
	(- 13 %)
Aéroports commerciaux	2
Entreprises de transport	
aérien basées	1
Contrôles techniques	
d'exploitation	3
Total mouvements	2 901
	dont 2 257 IFR
Effectif de l'Aviation civile	38
Siège : Saint-Pierre-Pointe-Blanche	

Trafic de l'aéroport

Saint-Pierre-Pointe-Blanche

Passagers	28 047 (- 13 %)
Mouvements	2 081 (- 11,5 %)
Lignes régulières	1 nationale, 3 internationales

SEAC Nouvelle-Calédonie

Trafic passagers	1 026 623
	(+2%)
Aéroports commerciaux	11
Entreprises de transport	
aérien basées	18
Contrôles techniques	
d'exploitation	25
Total mouvements	81 013 (dont 18 630 transits)
Effectif de l'Aviation civile	227
Siège : Nouméa	

Principaux aéroports

Nouméa-La-Tontouta

Passagers	407 837 (+ 5,8 %)
Mouvements	23 671 (- 2 %)
	dont 13 810 IFR
Lignes régulières	8 internationales

Nouméa-Magenta

Passagers	284 369 (+ 0,7 %)
Mouvements	45 062 (- 1,4 %)
	dont 9 706 IFR
Lignes régulières	7 intérieures

Wallis-Hihifo

Passagers	34 954 (- 0,5 %)
Mouvements	1 500 (- 1 %)
	dont 1 387 IFR
Lignes régulières	1 intérieure, 1 internationale

SEAC Polynésie Française

Trafic passagers	2 559 494
	(+ 2 %)
Aéroports commerciaux	47
Entreprises de transport	
aérien basées	5
Contrôles techniques	
d'exploitation	48
Total mouvements	94 214 (+ 1,7 %)
	dont 77 852 IFR
Effectif de l'Aviation civile	376
Siège : Tahiti-Faa'a	

Principaux aéroports

Tahiti-Faa'a

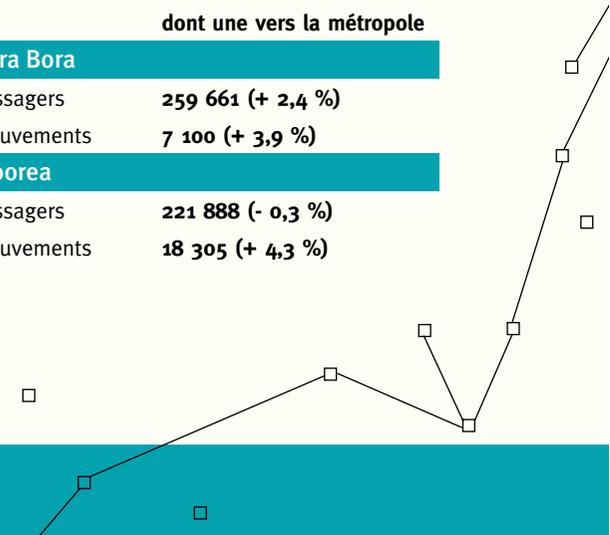
Passagers	1 447 260 (+ 2,4 %)
Mouvements	37 182 (+ 3,3 %)
Lignes régulières	une cinquantaine de lignes intérieures, 11 lignes internationales dont une vers la métropole

Bora Bora

Passagers	259 661 (+ 2,4 %)
Mouvements	7 100 (+ 3,9 %)

Moorea

Passagers	221 888 (- 0,3 %)
Mouvements	18 305 (+ 4,3 %)



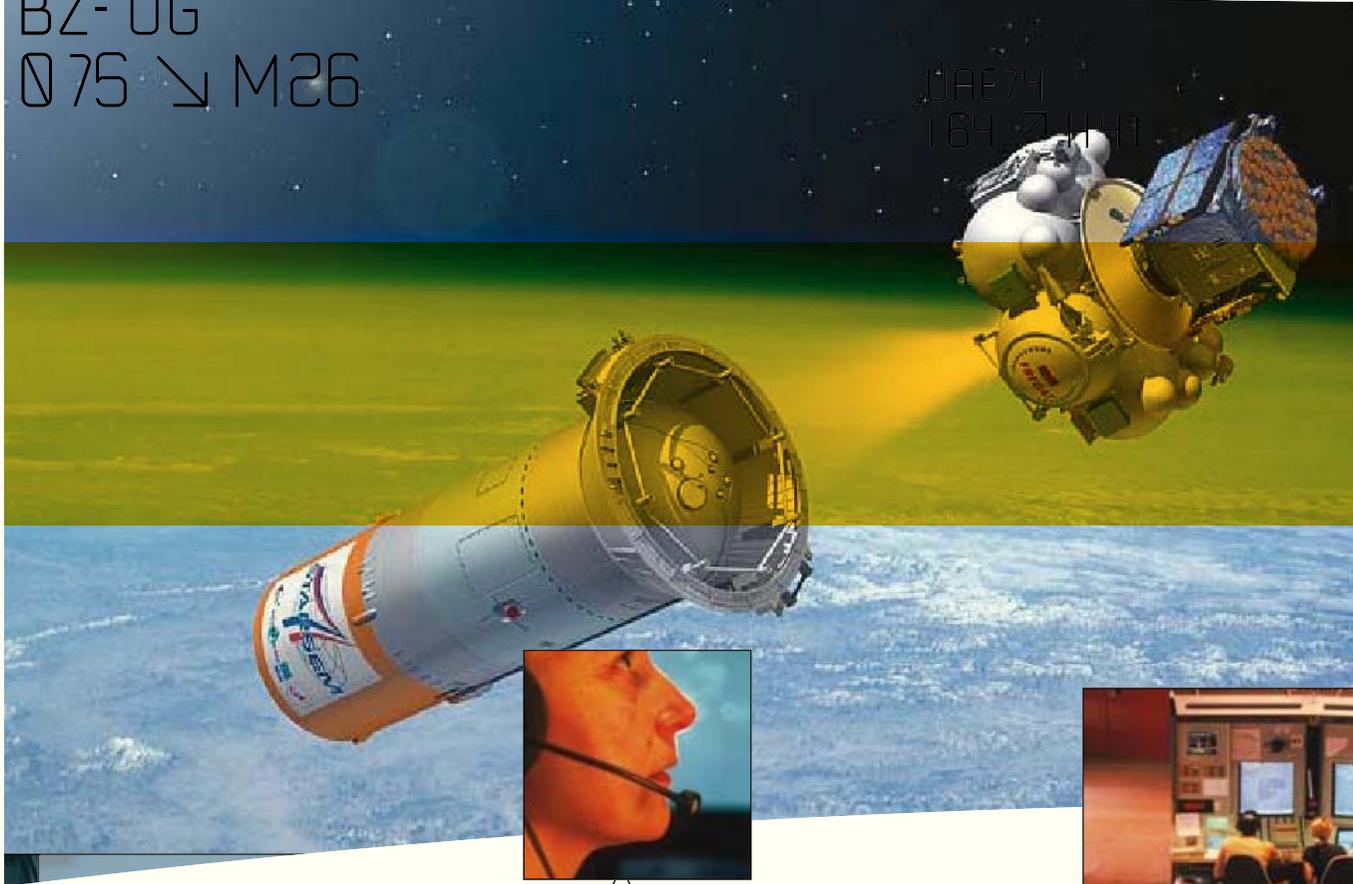


DAN 234
049 ↘ M23



BZ-UG
075 ↘ M26

DAR74
164 ↗ M41

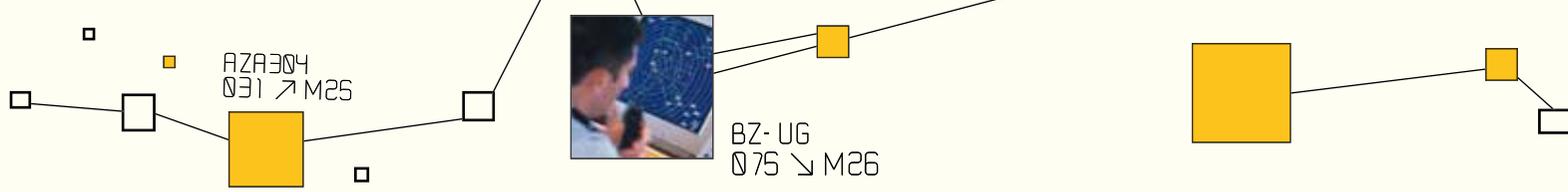
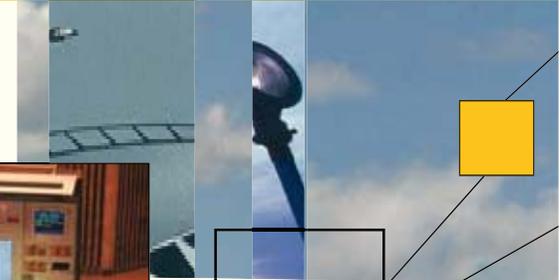
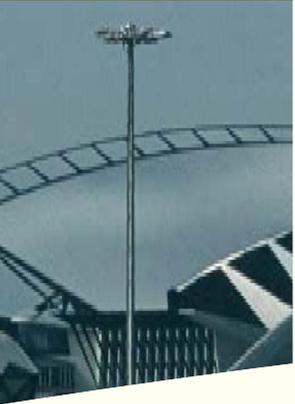


AZA304
031 ↗ M25



AZA304
031 ↗ M25

BZ-UG
075 ↘ M26



BZH842E
065 ↘ M24



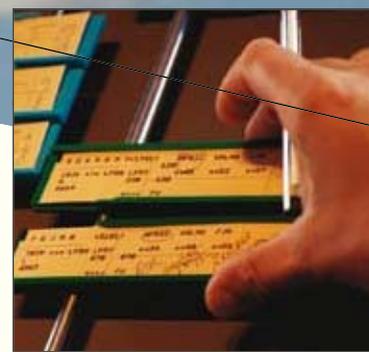
EXPLOITER/INNOVER

BRT 3GU
038 ↗ M18

AFR 2959
110 ↘ M30



AFR 2959
110 ↘ M30



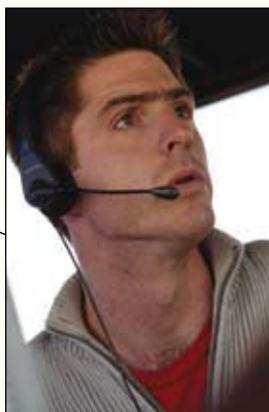
LA DIRECTION DES SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Vols contrôlés et exigences de sécurité à la hausse

Assurer l'écoulement du trafic aérien de manière sûre, régulière, dans le respect de l'environnement et en maîtrisant les coûts. Telle est la mission de la Direction des services de la Navigation aérienne (DSNA), prestataire unique des services français de navigation aérienne.

L'année 2005 a été celle de l'adaptation à un mode de fonctionnement nouveau dans un contexte riche en enjeux majeurs : reprise du trafic, consolidation de l'organisation issue de la réforme de la DGAC avec la mise en place des Services de la Navigation aérienne (SNA), préparation de la gestion budgétaire conformément aux principes de la LOLF et du pilotage par objectifs, concrétisation du « ciel unique européen ».

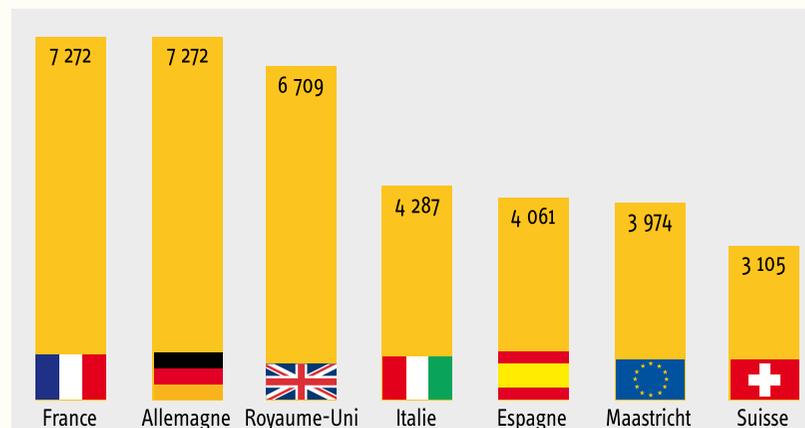
Pour se conformer aux exigences européennes, la DSNA s'est notamment engagée dans la mise en oeuvre d'un système de management intégré englobant la sécurité, la qualité, la sûreté et l'environnement. Cette démarche a un double objectif : comme prestataire de services de navigation aérienne, d'ici le 24 décembre 2006, par la Direction du Contrôle de la sécurité et l'obtention de la certification ISO 9001 à l'horizon 2007.



Aéroports gérés	81
Effectifs	8 450 personnes dont 4 400 contrôleurs aériens*
Vols contrôlés	2 655 475 (+ 2,6 % par rapport à 2004)
Retard moyen dû au contrôle aérien	0,99 mn
Produit des redevances	1 175,76 millions d'euros
Unités de services en-route	16 061 999

* Ces chiffres intègrent les personnels du programme « Navigation aérienne » de la LOLF qui comprend des agents affectés dans des services extérieurs à la DSNA (Outre-mer, Enac...)

Chiffres clés 2005



Évolution du trafic IFR en Europe

Nombre de vols par jour en moyenne - Source Eurocontrol/CFMU

CIRCULATION AÉRIENNE

Hausse du trafic et meilleure gestion de l'espace aérien

Progression des vols contrôlés

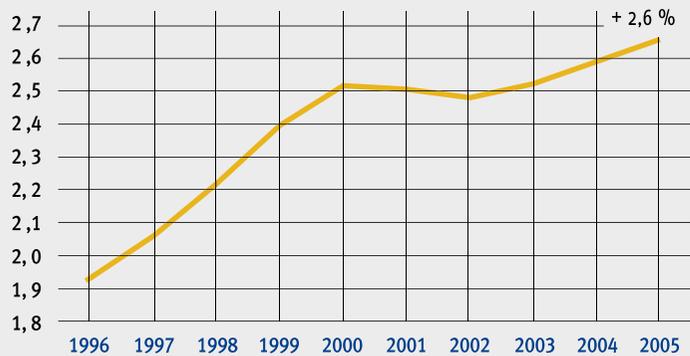
De par sa position géographique, la France est le pays d'Europe le plus survolé, devant l'Allemagne et l'Angleterre.

Le trafic contrôlé en 2005 par les services de la navigation aérienne a poursuivi la progression déjà observée l'année précédente. Cette hausse est essentiellement due aux survols du territoire qui ont représenté 44 % des vols contrôlés et augmenté de 4 % alors que la part des vols domestiques s'est située à 18 % du trafic.



Parallèlement, un ensemble de facteurs ont affecté la performance de la circulation aérienne : divers mouvements sociaux, conditions météorologiques difficiles, forte affluence saisonnière de passagers, renforcement des mesures de sûreté à la suite des attentats de Londres. D'après l'Observatoire des retards du transport aérien, 26 % des vols commerciaux au départ des quinze premiers aéroports métropolitains ont subi un retard de 15 mn et plus (contre 25 % en 2004) soit un retard moyen par vol au départ de 12 mn (11 mn en 2004). Les retards dus au contrôle aérien sont restés faibles tout en augmentant légèrement par rapport à 2004.

Les services de la navigation aérienne ont battu un record absolu le 1^{er} juillet 2005 avec 8 875 vols contrôlés.



Évolution du trafic IFR en France depuis 1996 - en millions de vols contrôlés - Source DSNA



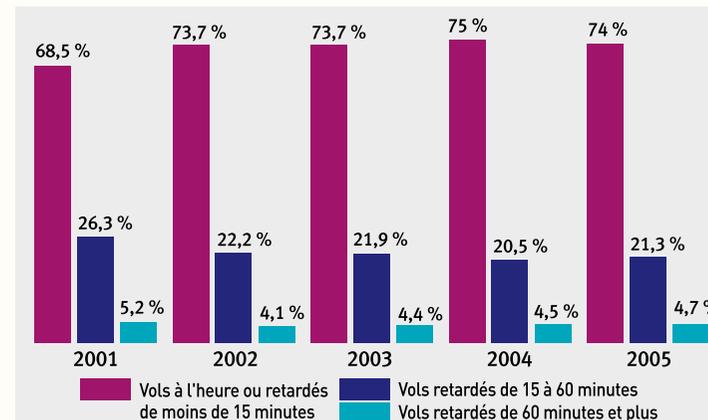
De nouveaux dispositifs de circulation aérienne

Pour accroître la fluidité du trafic dans les espaces aériens les plus denses, en particulier aux heures de pointe, et améliorer la sécurité des vols, des aménagements ont été apportés à certains dispositifs de circulation aérienne.

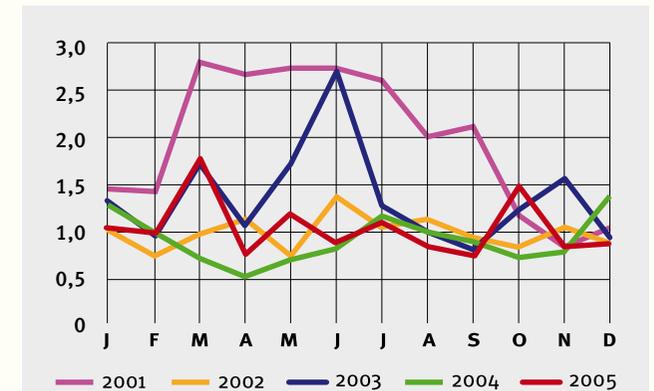
- Le nouveau système d'interconnexion au sud de la région parisienne, qui comprend désormais cinq routes de départ vers le sud de la France à partir des aéroports Paris-CDG et Paris-Orly, est entré en service en février 2005. Il améliore l'intégration des flux de départ dans le trafic en-route et permet d'absorber les 120 mouvements par heure de pointe à Paris-CDG.

- Ce dispositif est complété par l'utilisation en doublet des deux pistes nord de Paris-CDG depuis le 3 novembre 2005. La séparation des atterrissages et des décollages améliore la sécurité et réduit les délais d'attente. L'aéroport pourra faire face à la croissance du trafic grâce à l'accélération progressive de la cadence des atterrissages par mauvaise visibilité. À présent, le dispositif de contrôle est organisé autour des deux doublets sud et nord, chacun disposant d'une tour de contrôle spécialisée. La mise en service opérationnel de la tour de contrôle Nord a précédé de quelques semaines celle du doublet.

- Le réaménagement du dispositif de circulation aérienne de Nice-Côte d'Azur, à compter du 14 avril 2005, a également pour avantages d'améliorer la sécurité, d'augmenter la capacité de l'aéroport quelle que soit la configuration d'atterrissage et d'atténuer les nuisances sonores. Les modifications ont concerné l'espace aérien avec la création de la classe C, les procédures d'approche (« Saleya » mise en service en piste 22) et les méthodes de travail. Cette évolution marque la fin d'un cycle d'études et de réorganisations mené depuis près de dix ans en intégrant en permanence les contraintes environnementales.



Ponctualité des vols commerciaux au départ
Source Observatoire des retards du transport aérien (CNCA)



Retard moyen par vol dû au contrôle aérien
En minutes - Source Eurocontrol / CFMU

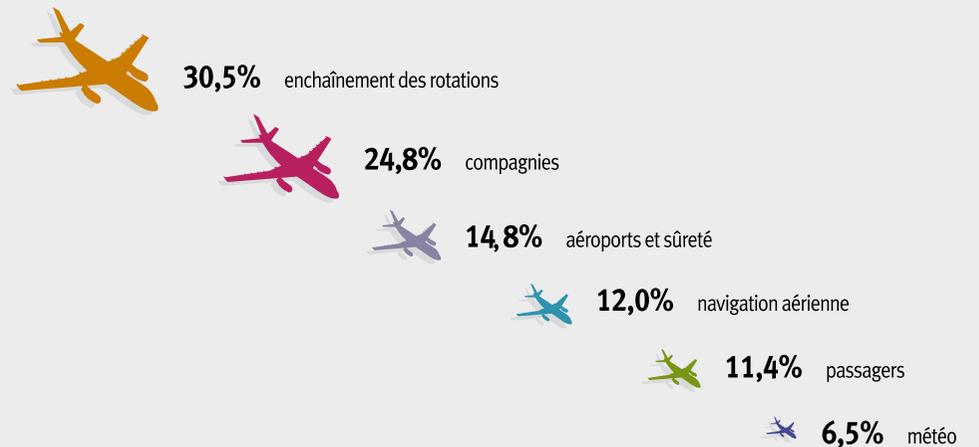
Trois scénarios pour réformer le Dispositif de circulation aérienne pour la région parisienne (DCARP)

La question récurrente de l'optimisation du contrôle d'approche de Paris-CDG et Paris-Orly a été étudiée courant 2004 par le comité de pilotage « Région parisienne » créé à cet effet. Chargé d'établir une stratégie durable intégrant les aspects organisationnel, humain et technique, le comité a retenu trois scénarios possibles, présentés dans un rapport d'étape remis à la DGAC début 2005 :

- Scénario 0 : l'organisation actuelle est conservée (650 personnes réparties sur trois centres : Athis-Mons, Orly et Roissy) mais avec des améliorations ;
- Scénario 1 : une approche commune à Paris-CDG et Paris-Orly est créée à Roissy avec les schémas existants et prend le nom de CAPP (Centre d'approche parisienne) ;
- Scénario 2 : les deux approches sont regroupées avec les secteurs terminaux de départ et d'arrivée du Centre en-route de la navigation aérienne (CRNA) Nord ; l'ensemble est centralisé à Athis-Mons sous le nom d'OPERA (Organisme parisien en-route et approche). Chaque scénario a fait l'objet d'une simulation au printemps 2005. Les résultats sont en cours d'étude et devraient déboucher sur une décision courant 2006.



Pour mieux coordonner l'utilisation de l'espace aérien entre civils et militaires, la DGAC a expérimenté, de juin 2004 à juin 2005, une coordination automatisée en temps réel ou « tactique » entre le CRNA Est et un centre de contrôle militaire. Grâce à une liaison informatique, cette méthode permet à un contrôleur militaire de faire transiter un avion dans un espace civil et réciproquement. Les différences de méthode, les rigidités liées aux contraintes de sécurité et la complexité des modalités de transit n'ont pas permis d'explorer tout le potentiel opérationnel de ce type de coordination. Un élargissement du domaine d'expérimentation est envisagé.



Répartition des causes de retard supérieur ou égal à 15 minutes au départ

Source CNCA

INFRASTRUCTURES ET SYSTÈMES

Poursuite des investissements

Des opérations importantes pour améliorer la qualité de service et la sécurité

Mise en service de la nouvelle vigie de l'aéroport Rennes-Saint Jacques le 18 mai 2005, de celle de Calvi-Santa Catalina le 13 juin, de la tour de contrôle Nord de Paris-CDG le 10 octobre puis de la nouvelle tour de contrôle et du bloc technique associé de l'aéroport Le Havre-Octeville le 8 novembre. Ouverture du nouveau pôle opérationnel du SNA Sud à Toulouse-Blagnac le 13 septembre 2005 et de la nouvelle salle d'approche de Lyon-Saint Exupéry le 8 février 2006. Démarrage de la réalisation du nouveau bloc technique de Pointe-à-Pitre. Travaux d'extension ou de réaménagement des blocs techniques prévus à Nouméa et à Tahiti-Faa'a. Construction d'une nouvelle vigie à Saint-Denis Gillot et à Bastia-Poretta.

La modernisation des infrastructures s'est poursuivie tout au long de l'année 2005 et au-delà pour donner aux services de la navigation aérienne les moyens d'améliorer, de façon continue, la qualité de service et la sécurité des vols.

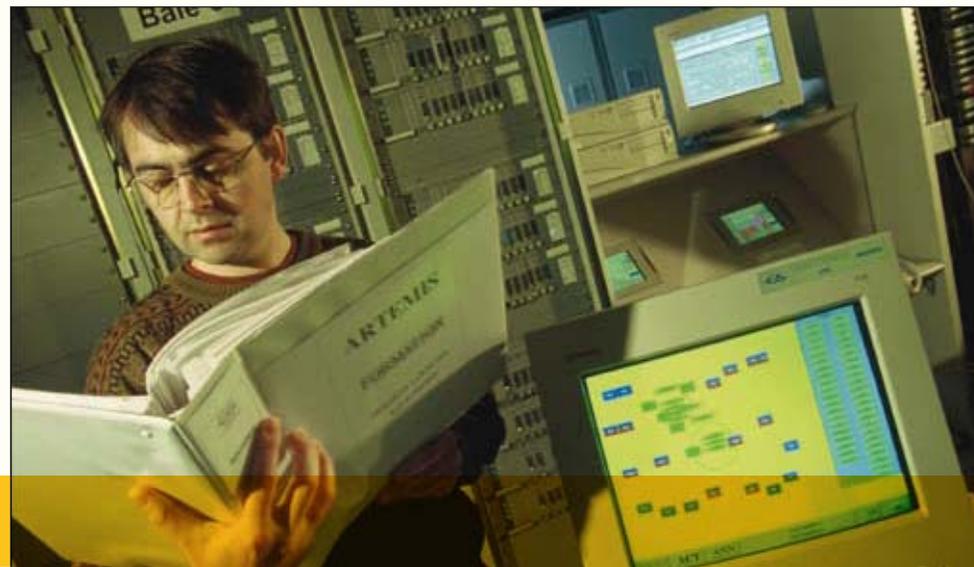
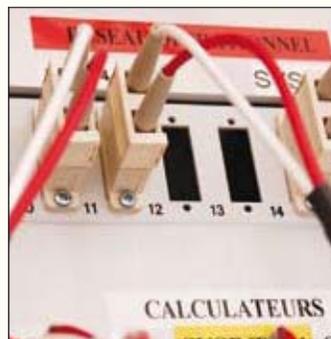
La même logique a présidé à la poursuite des investissements dans des équipements et des systèmes toujours plus performants : début du programme d'installation de dix-sept radars secondaires mode S avec la mise en service de ceux de Paris-CDG le 1^{er} mars 2005 (le premier en Europe) et de Chaumont-Cirfontaines le 26 septembre, suivis de ceux de Paris-Sud Palaiseau et du Grand Ballon d'Alsace dans les premiers mois de 2006 ; achèvement du déploiement, sur toutes les grandes approches métropolitaines, du logiciel de traitement radar Irma 2000 et du système de télécommunications Raiatea, la chaîne radio-téléphone Artemis équipant à présent tous les centres de contrôle en-route.

Un nouveau logiciel pour mieux gérer les départs d'aéronefs

DMAN (Departure Manager) verra le jour. Les tests opérationnels étant concluants, la DSNA a décidé de développer cet outil d'aide à l'optimisation des départs d'aéronefs. Il vise deux objectifs :

- planifier le repoussage des avions pour limiter l'attente au seuil des pistes et fluidifier le trafic au sol,
- assister le contrôle aérien pour mieux organiser les départs de la région parisienne.

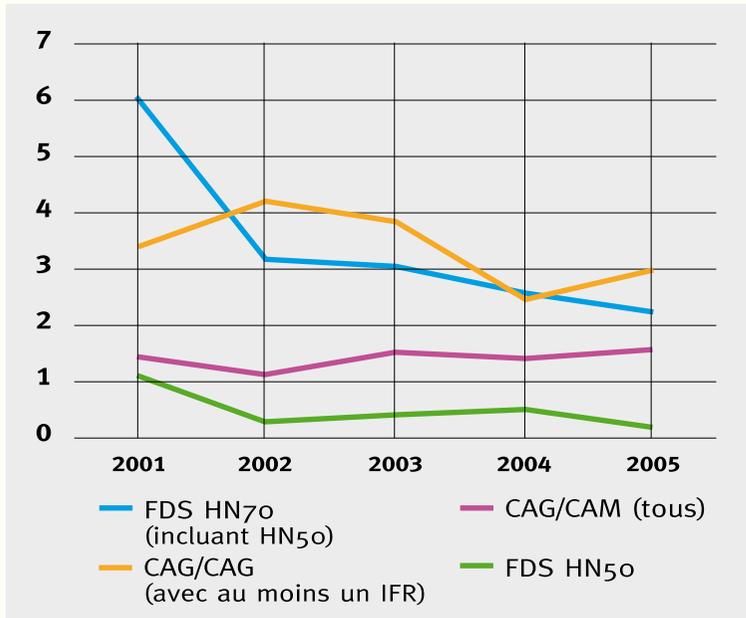
Les mesures d'impact réalisées au cours des expérimentations indiquent : une réduction de l'attente (- 18 %), un meilleur respect des créneaux horaires (+ 14 %), une diminution du nombre de vols simultanés sur les fréquences de contrôle (- 12 %).



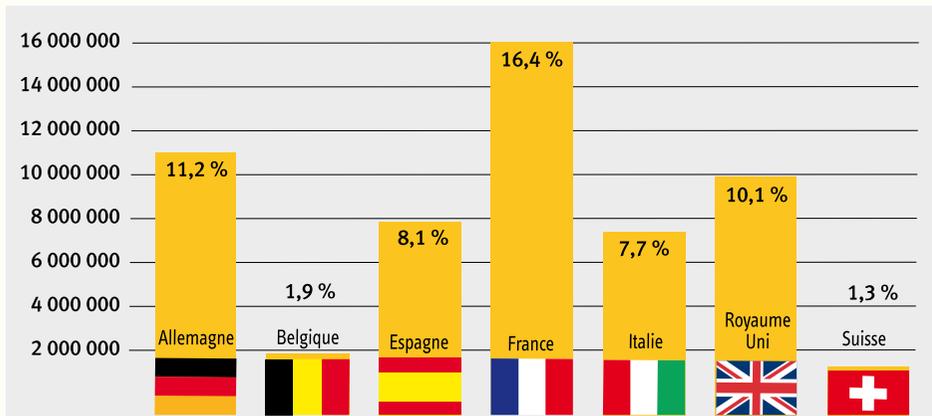
Au titre des activités de recherche, la DSNA a lancé une étude de modernisation de l'environnement de travail des contrôleurs opérant en vigie. Le projet « Vigiestrips » doit remplacer les « strips » papier par des « e-strips » supportant annotations et saisies de données sur écran tactile. Les premières expérimentations ont confirmé l'adéquation de l'outil aux exigences opérationnelles, son assimilation rapide par les contrôleurs et sa facilité d'intégration dans leurs méthodes de travail.



Qualifiée de franc succès, l'expérimentation à Deauville du système de gestion des données Atalis, destiné à l'information des contrôleurs, a été suivie d'une mise en service opérationnel en avril 2005. Une consultation pour la fourniture de 32 systèmes sera lancée dans le courant de l'année 2006.



Évolution du ratio de perte de séparation
(pour 100 000 vols) - Source DSNA



Unités de services en-route des principaux pays européens en 2005
Pourcentage du total Eurocontrol



LE « CIEL UNIQUE EUROPÉEN » ACTIVEMENT MIS EN PLACE

Un plan à cinq ans pour la DSNA

Parmi les documents à produire dans le cadre du processus de certification, figure un plan d'entreprise à cinq ans, pour la période 2007-2011, décliné annuellement. Ce plan renforcera la cohérence des actions de la DSNA dans le cadre des objectifs stratégiques de la DGAC. En cours d'élaboration, il reprend les objectifs de la LOLF et les indicateurs de performance du pilotage par objectifs en termes de sécurité, de qualité, de niveau de service et d'efficacité économique.

L'Union européenne a reçu une large compétence dans le domaine de la gestion du trafic aérien à travers quatre règlements (549, 550, 551 et 552) dits du « ciel unique européen », publiés le 10 mars 2004. Leur mise en œuvre s'est poursuivie activement en 2005 sous la forme de mesures d'exécution. Des exigences communes pour la certification des prestataires de services de la navigation aérienne ont ainsi été adoptées en décembre 2005. Elles reprennent, pour l'essentiel, les exigences de sécurité ESARR à l'origine du mécanisme. Au sein de la DGAC, le prestataire national constitué par la Direction des services de la Navigation aérienne prépare, pour fin 2006, sa certification par la Direction du Contrôle de la sécurité, l'autorité de surveillance dont il est séparé fonctionnellement.

D'autres mesures d'exécution portant sur la consolidation du système de financement des services de navigation aérienne, sur la gestion flexible de l'espace aérien ou sur l'interopérabilité des systèmes techniques européens sont en cours de développement avec l'appui de l'agence Eurocontrol agissant sur mandat de la Commission européenne.

Création de « l'Instance de traitement des événements sécurité »

Créée par la DSNA dans le cadre de son système de management de la sécurité, cette instance traitera, dans un délai de trois mois, les événements de sécurité graves pour lesquels un dysfonctionnement des services de la navigation aérienne a été constaté. La première réunion s'est tenue le 30 mars 2006 pour étudier des incursions de piste survenues à Paris-CDG.

Vers la certification de la DSNA

Le règlement européen du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne fait obligation au prestataire de disposer d'un système de management de la sécurité d'ici le 24 décembre 2006. La DSNA a fait le choix d'un système de management intégré prenant en compte, de façon coordonnée, la sécurité, la qualité, la sûreté et l'environnement. Cette approche doit contribuer à renforcer son unité et sa position au niveau européen, dans un contexte fortement évolutif.

Pour la mise en œuvre de ce système de management, dont le développement est piloté par la mission Sécurité, qualité et sûreté, la DSNA procède par étapes :

- pour sa certification par la DCS, au 24 décembre 2006, elle disposera d'un système de management axé principalement sur la gestion de la sécurité et de la sûreté ;
- plusieurs entités (la Direction de la Technique et de l'Innovation, le Centre d'exploitation des systèmes de navigation aérienne centraux,

le service de l'information aéronautique, les cinq centres en-route, les onze services de la navigation aérienne) ont poursuivi leur processus de certification individuelle ISO 9001 initié depuis plusieurs années et, pour certaines, déjà obtenue voire renouvelée. En parallèle, la DSNA a commencé à élaborer des procédures transverses (ressources humaines, finances, audits, événements sécurité, documentation...) pour la constitution d'un système de management global qui devra fonctionner d'ici le 24 décembre 2007.



Le Parlement européen a adopté, le 15 février 2006, un texte harmonisant les règles de formation et de délivrance de la licence de contrôleur aérien. Cette initiative s'inscrit, comme beaucoup d'autres, dans la recherche d'un niveau de sécurité plus élevé. Elle encouragera aussi la mobilité des contrôleurs. Une période de deux ans est prévue pour la transposition en droit national.



Premiers pas vers une défragmentation de l'espace aérien européen

Pour accompagner à long terme la croissance du trafic aérien en Europe, la gestion de l'espace aérien doit être repensée. À l'heure actuelle, la coexistence de règles, procédures et niveaux de performance nationaux constitue le principal obstacle à des progrès importants dans ce domaine. Pour y remédier, une des mesures phares du règlement européen « ciel unique » confie aux États la responsabilité de constituer des blocs d'espace aérien fonctionnels faisant abstraction des frontières nationales. Avec ces FAB (Functional Airspace Block), les opérateurs sont incités à établir des coopérations transfrontalières pour réduire la fragmentation du système de gestion de la circulation aérienne.

C'est dans cet esprit que la DSNA et Skyguide, le prestataire suisse de navigation aérienne, ont lancé en 2005 une étude de faisabilité portant sur la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel commun.

Il s'agit d'une des premières études européennes de ce type. Des experts opérationnels, techniques, financiers et juridiques des deux opérateurs ainsi que des représentants des autorités militaires ont analysé la valeur ajoutée possible d'une telle coopération. Le rapport présentant les résultats a reçu le soutien du comité directeur qui s'est réuni le 10 mars 2006 à Genève.

Les conclusions seront prochainement présentées aux autorités régulatrices des deux pays en vue de la mise en œuvre de ce FAB franco-suisse courant 2008.

Ce projet s'articule naturellement avec Coflight, le futur système de traitement des données de vol co-financé par la DSNA, son homologue italien ENAV et Skyguide, officiellement partenaire du projet depuis le 14 mars 2006. La phase de définition du système s'est poursuivie en 2005 avec l'objectif de débiter le développement de la première version mi-2006. La DSNA souhaite, par ailleurs, jouer un rôle moteur dans le processus de définition des futurs standards européens d'interopérabilité* en s'appuyant sur le programme Coflight.

* Faire converger plusieurs systèmes différents pour qu'ils puissent dialoguer entre eux.



Modernisation du contrôle aérien européen à l'horizon 2020 : lancement du programme Sesar

La mise en place du ciel unique européen comporte aussi un volet technique et industriel représenté par le programme Sesar (anciennement Sesame) qui fera faire un bond technologique à l'infrastructure ATM en Europe au travers des objectifs suivants :

- le triplement de la capacité du système de contrôle aérien,
- la diminution du coût du contrôle supporté par les compagnies aériennes,
- un réseau de communications performant et sécurisé,
- une automatisation accrue,
- l'intégration de la navigation par satellites,
- des trajectoires de vols optimisées pour minimiser l'impact environnemental et réduire la consommation de carburant.

La phase de définition du projet (nouveaux concepts et systèmes opérationnels pour la gestion du trafic aérien) a été lancée le 17 novembre 2005.

L'étude a été confiée à un consortium européen associant des compagnies aériennes, des gestionnaires d'aéroports, des prestataires de navigation aérienne et des industriels. Air France, Aéroports de Paris et la DSNA sont des membres actifs de ce consortium piloté par le GIE Air Traffic Alliance regroupant Airbus, Thales ATM et EADS.

Cette première phase, évaluée à 60 millions d'euros, est co-financée à parts égales par la Commission européenne et Eurocontrol.



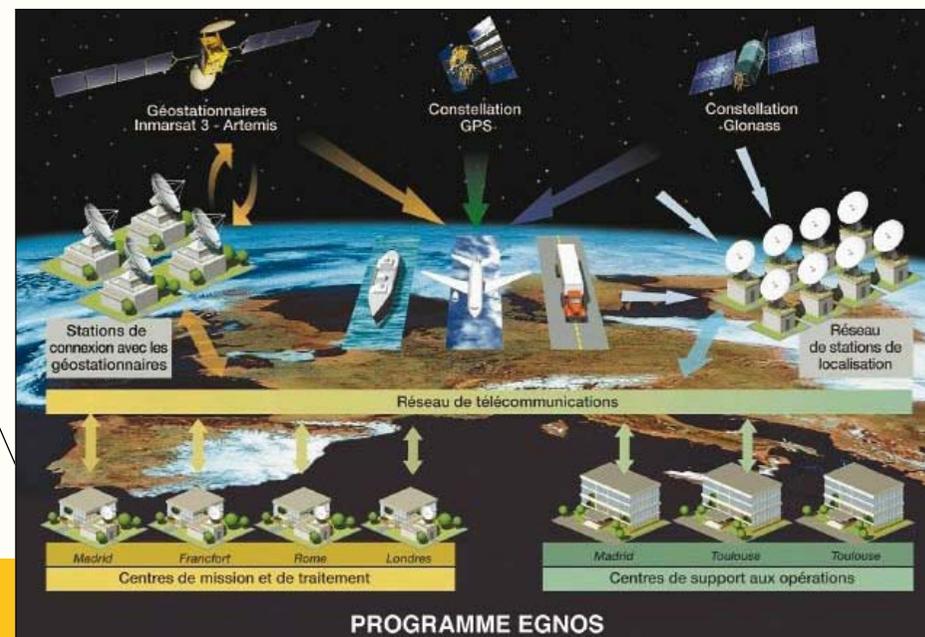
La navigation par satellites progresse



La navigation aérienne par satellites est véritablement entrée en phase opérationnelle. Le système américain de positionnement GPS (Global Positioning System) sera, d'ici quelques années, complété par le système européen Galileo. Un premier satellite de test, Giove A, a été lancé en décembre 2005. Les industriels et l'Agence spatiale européenne ont signé les premiers contrats de développement. Un accord a été trouvé sur les implantations des diverses composantes de Galileo et le siège du concessionnaire sera établi à Toulouse.

En attendant Galileo, le système global de navigation par satellite GNSS est amélioré avec la mise en service d'EGNOS (European Geostationary Overlay System) dont la revue d'aptitude opérationnelle a été prononcée en mai 2005. La qualification du système est prévue pour fin 2006. Implanté à Toulouse, le PACF (Performance Assessment and Check-Out Facility), centre d'évaluation et de maintien des performances d'EGNOS, est exploité conjointement par le CNES (Centre national d'études spatiales) et la DSNA. Il a pour mission le maintien en condition opérationnelle du système à travers quatre activités : le support aux opérations, l'ingénierie, l'analyse des performances et la gestion des données. Depuis juillet 2005, le PACF est engagé, avec les autres partenaires européens, dans la phase de préparation à l'exploitation d'EGNOS qui devrait durer dix-huit mois.

De nouvelles procédures d'approche de non-précision, c'est-à-dire sans guidage vertical pour la descente vers la piste, basées sur l'utilisation de GNSS, ont été publiées : le 18 août 2005 pour l'aérodrome de Limoges et le 15 septembre pour celui de Cayenne. Des études sont en cours de finalisation pour Brest, Hyères, Melun-Villaroche, Montpellier et pour les aérodromes de Polynésie française (Rangiroa, Tikeau, Nuku Hiva, Rurutu, Faa'a et Raiatea). La Direction des Services de la Navigation Aérienne souhaite développer ces procédures dans le cadre de sa stratégie GNSS pour améliorer l'accès aux aéroports non dotés de moyens de guidage précis de type ILS (Instrument Landing System) ou en complément pour les autres. Les premières procédures APV (Approche avec guidage vertical) utilisant l'augmentation EGNOS sont prévues début 2007.



ENVIRONNEMENT

Une mission opérationnelle

La réforme de la DGAC a offert une place plus importante aux questions environnementales afin de mieux garantir les conditions d'un développement durable du transport aérien. La séparation régulateur-opérateur s'applique aussi dans ce domaine. L'aspect stratégique et réglementaire est assuré par la Direction des Affaires stratégiques et techniques et par les Directions de l'Aviation civile, tandis que l'aspect opérationnel est pris en charge par la mission Environnement créée au sein de la DSNA. Ses responsabilités : développer les outils et mener les études d'impact de la circulation aérienne, assister la DAST dans l'élaboration de la stratégie et des textes réglementaires relatifs à l'environnement, coordonner les actions en matière de formation et de retour d'expérience.

L'ILS 34 de Bâle-Mulhouse au bénéfice de la sécurité et de l'environnement

En concertation avec l'Office fédéral de l'aviation civile suisse (Ofac), la DSNA envisage, sur l'aéroport Bâle-Mulhouse, le remplacement de la procédure d'approche de non précision en piste 34 par une procédure de précision (ILS 34). En application des dispositions de la Convention d'Espoo, le processus de consultation publique a été lancé en Suisse le 6 avril 2005. En France, cette procédure n'était pas applicable dans la mesure où aucune commune ne sera nouvellement survolée au-dessous de 1 981 mètres et le projet n'a pas d'impact en Allemagne. Un protocole précisant l'utilisation des pistes et son suivi a été signé le 10 février 2006 par le directeur général de l'Aviation civile et le directeur général de l'Ofac.

Conçue pour améliorer la sécurité des vols, la mise en œuvre de la procédure ILS 34 fondée sur une installation radioélectrique d'aide à l'atterrissage sera accompagnée de mesures qui permettront de réduire les nuisances sonores subies par les populations suisses et françaises situées au sud et au sud-ouest de l'aéroport : une augmentation de la hauteur de survol et l'utilisation préférentielle de la piste 16.

Un protocole avec Aéroports de Paris

La mission Environnement de la DSNA et la Direction de l'Environnement et du Développement durable d'ADP ont formalisé un protocole définissant les rôles de chaque entité pour agir de façon concertée à l'égard des riverains : à ADP l'exploitation du dispositif de mesure du bruit et de suivi des trajectoires, à la DSNA l'étude des possibilités d'amélioration du dispositif de circulation aérienne. Dans ce contexte, a été développé un outil de visualisation du trafic en région parisienne destiné au grand public. Baptisé Vitrail, il a été inauguré dans les maisons de l'environnement d'ADP le 18 juillet 2005. Les visiteurs ont accès, avec un décalage de 30 mn, à des informations détaillées sur les vols : date, heure, altitude, type d'aéronef...



La descente continue, sans paliers intermédiaires, est-elle la descente idéale pour réduire les nuisances sonores et la pollution ? La DSNA a commencé à tester ce principe à Marseille-Provence en 2005. Les gains environnementaux sont avérés mais la procédure est complexe et difficile à mettre en œuvre dans les situations de fort trafic. De nouvelles expérimentations doivent être lancées en 2006, notamment en région parisienne sur le trafic de nuit, moins dense que le trafic de jour mais très sensible au niveau environnement.

SERVICES DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Un écoulement sûr et rapide du trafic aérien

Le prestataire des services de la Navigation aérienne a pour mission d'écouler le trafic de façon sûre et régulière. Cette responsabilité opérationnelle est assurée, sur le territoire métropolitain et outre-mer, par onze services de la Navigation aérienne (SNA) pour le contrôle d'approche et d'aérodrome, et par cinq centres de contrôle en-route (CRNA). À la suite du changement de statut d'Aéroports de Paris, les activités de navigation aérienne gérées jusqu'alors par ADP ont été intégrées à la Direction des Opérations, la structure opérationnelle de la DSNA.

Les contrôleurs aériens travaillent dans un environnement complexe. La Direction de la Technique et de l'Innovation conçoit, réalise, déploie et maintient en condition opérationnelle les équipements de communication, navigation et surveillance.

CRNA Nord

Nombre de mouvements	1 189 625 (+ 0,90 %)
Siège	Athis-Mons
Effectif	687 dont 498 contrôleurs

CRNA Est

Nombre de mouvements	796 147 (+ 2,56 %)
Siège	Reims
Effectif	520 dont 354 contrôleurs

CRNA Ouest

Nombre de mouvements	818 702 (+ 3,65 %)
Siège	Plougastel-Daoulas
Effectif	491 dont 338 contrôleurs

CRNA Sud-Est

Nombre de mouvements	933 356 (+ 3,28 %)
Siège	Aix-en-Provence
Effectif	669 dont 492 contrôleurs

CRNA Sud-Ouest

Nombre de mouvements	750 277 (+ 2,22 %)
Siège	Bordeaux-Mérignac
Effectif	534 dont 372 contrôleurs

SNA Centre-Est

Total mouvements	561 253 (+ 1,93 %) dont 220 321 IFR
Aéroports commerciaux	9
Siège	Lyon-Saint Exupéry
Effectif	347 dont 208 contrôleurs

Principaux aéroports

Lyon-Saint Exupéry	
Nombre de mouvements	172 921 (+ 3,61 %) dont 148 470 IFR
Clermont-Ferrand-Auvergne	
Nombre de mouvements	70 709 (- 5,54 %) dont 37 827 IFR
Grenoble-Le Versoud	
Nombre de mouvements	65 571 (+ 0,83 %) Pas de trafic IFR

SNA Nord-Est

Total mouvements	311 400 (- 1,07 %) dont 154 712 IFR
Aéroports commerciaux	7
Siège	Strasbourg-Entzheim
Effectif	320 dont 175 contrôleurs

Principaux aéroports

Bâle-Mulhouse	
Nombre de mouvements	94 610 (+ 5,94 %) dont 70 846 IFR
Strasbourg-Entzheim	
Nombre de mouvements	78 345 (+ 0,56 %) dont 60 617 IFR
Mulhouse-Habsheim	
Nombre de mouvements	55 857 (+ 10,57 %) dont 168 IFR

SNA Nord

Total mouvements	443 089 (- 0,80 %) dont 135 071 IFR
Aéroports commerciaux	8
Siège	Lille-Lesquin
Effectif	231 dont 121 contrôleurs

Principaux aéroports

Melun-Villaroche	
Nombre de mouvements	100 662 (+ 11,62 %) dont 34 510 IFR
Lille-Lesquin	
Nombre de mouvements	88 484 (+ 0,73 %) dont 47 901 IFR
Rouen-Vallée de Seine	
Nombre de mouvements	70 513 (+ 7,19 %) dont 12 312 IFR

SNA Ouest

Total mouvements	476 167 (- 2,48 %) dont 154 137 IFR
Aéroports commerciaux	14
Siège	Brest-Guipavas
Effectif	300 dont 145 contrôleurs

Principaux aéroports

Nantes-Atlantique	
Nombre de mouvements	89 768 (+ 9,56 %) dont 55 941 IFR
Rennes-Saint-Jacques	
Nombre de mouvements	85 307 (+ 24,15 %) dont 30 972 IFR
Brest-Guipavas	
Nombre de mouvements	48 819 (+ 29,80 %) dont 20 635 IFR

SNA Région parisienne

Total mouvements	1 395 851 (- 5,69 %)
dont	932 829 IFR
Aéroports commerciaux	11
Siège	Paris-Charles-de-Gaulle
Effectif	867
	dont 485 contrôleurs

Principaux aéroports

Paris-Charles-de-Gaulle

Nombre de mouvements	610 814 (+ 1,45 %)
	dont 610 814 IFR

Paris-Orly

Nombre de mouvements	256 101 (+ 2,03 %)
	dont 253 117 IFR

Toussus-Le Noble

Nombre de mouvements	102 252 (- 9,69 %)
	dont 10 017 IFR

SNA Sud

Total mouvements	366 019 (- 3,99 %)
dont	154 324 IFR
Aéroports commerciaux	8
Siège	Toulouse-Blagnac
Effectif	258
	dont 134 contrôleurs

Principaux aéroports

Toulouse-Blagnac

Nombre de mouvements	122 238 (+ 1,13 %)
	dont 109 037 IFR

Toulouse-Lasbordes

Nombre de mouvements	54 711 (- 1,06 %)
	dont 565 IFR

Muret-Lherm

Nombre de mouvements	44 156 (- 2,12 %)
	dont 2 641 IFR

SNA Sud-Est

Total mouvements	431 079 (+ 4,55 %)
dont	221 267 IFR
Aéroports commerciaux	6
Siège	Nice
Effectif	321
	dont 178 contrôleurs

Principaux aéroports

Nice-Côte d'Azur

Nombre de mouvements	219 119 (+ 3,52 %)
	dont 150 802 IFR

Cannes-Mandelieu

Nombre de mouvements	81 216 (+ 7,93 %)
	dont 12 924 IFR

Ajaccio-Campo dell'Oro

Nombre de mouvements	55 520 (+ 12,02 %)
	dont 23 282 IFR

SNA Sud-Ouest

Total mouvements	430 294 (+ 4,30 %)
dont	166 627 IFR
Aéroports commerciaux	8
Siège	Bordeaux-Mérignac
Effectif	297
	dont 162 contrôleurs

Principaux aéroports

Bordeaux-Mérignac

Nombre de mouvements	110 428 (+ 4,86 %)
	dont 77 214 IFR

Pau-Pyrénées

Nombre de mouvements	89 602 (+ 5,81 %)
	dont 36 102 IFR

Biarritz-Bayonne-Anglet

Nombre de mouvements	57 848 (+ 6,10 %)
	dont 23 433 IFR

SNA Sud/Sud-Est

Total mouvements	475 875 (+ 2,30 %)
dont	172 066 IFR
Aéroports commerciaux	6
Siège	Marseille-Provence
Effectif	318
	dont 178 contrôleurs

Principaux aéroports

Marseille-Provence

Nombre de mouvements	176 505 (+ 0,02 %)
	dont 112 544 IFR

Montpellier-Méditerranée

Nombre de mouvements	111 831 (- 0,61 %)
	dont 36 433 IFR

Avignon-Caumont

Nombre de mouvements	53 721 (+ 1,53 %)
	dont 7 015 IFR

SNA Antilles-Guyane

Total mouvements	222 904 (- 2,40 %)
dont	122 295 IFR
Aéroports commerciaux	3
Siège	Fort-de-France
Effectif	202
	dont 100 contrôleurs

Principaux aéroports

Pointe-à-Pitre-Le Raizet

Nombre de mouvements	97 681 (- 3,64 %)
	dont 53 877 IFR

Fort-de-France-Le Lamentin

Nombre de mouvements	85 301 (- 2,92 %)
	dont 53 802 IFR

Cayenne-Rochambeau

Nombre de mouvements	39 922 (+ 1,97 %)
	dont 14 616 IFR

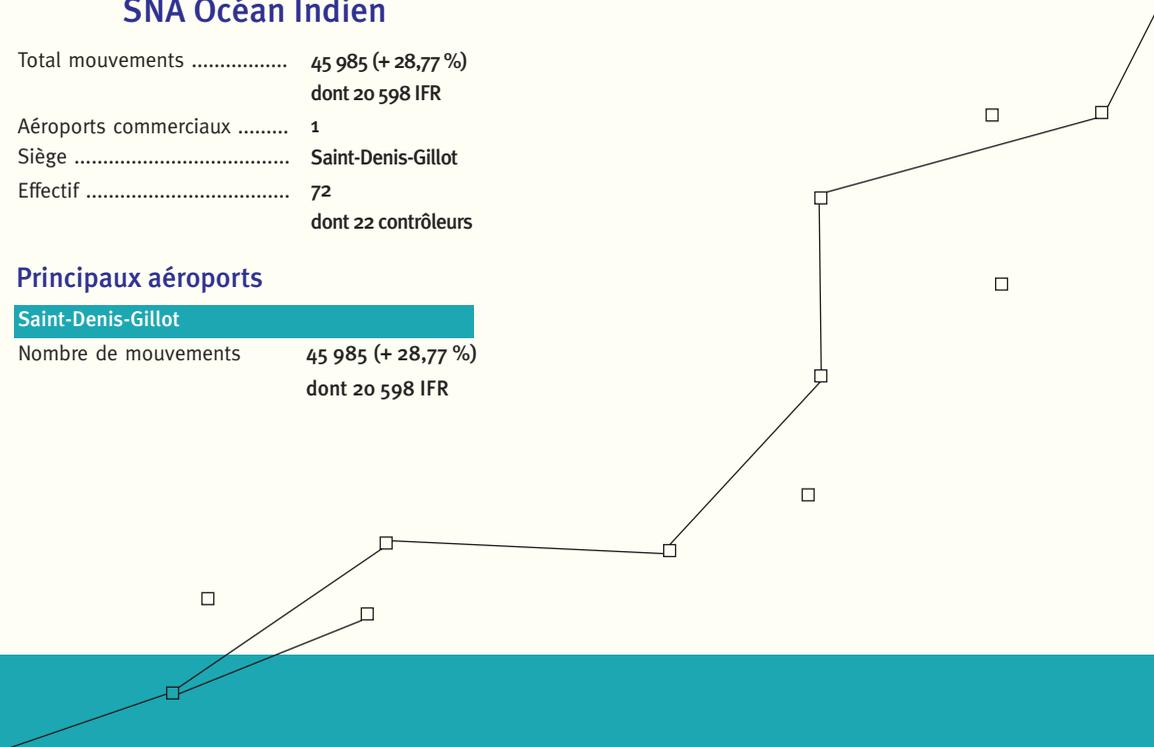
SNA Océan Indien

Total mouvements	45 985 (+ 28,77 %)
dont	20 598 IFR
Aéroports commerciaux	1
Siège	Saint-Denis-Gillot
Effectif	72
	dont 22 contrôleurs

Principaux aéroports

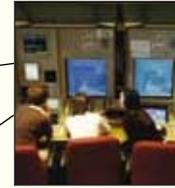
Saint-Denis-Gillot

Nombre de mouvements	45 985 (+ 28,77 %)
	dont 20 598 IFR



DAN 234
049 ↘ M23

BZH842E
065 ↘ M24



BZH842E
065 ↘ M24

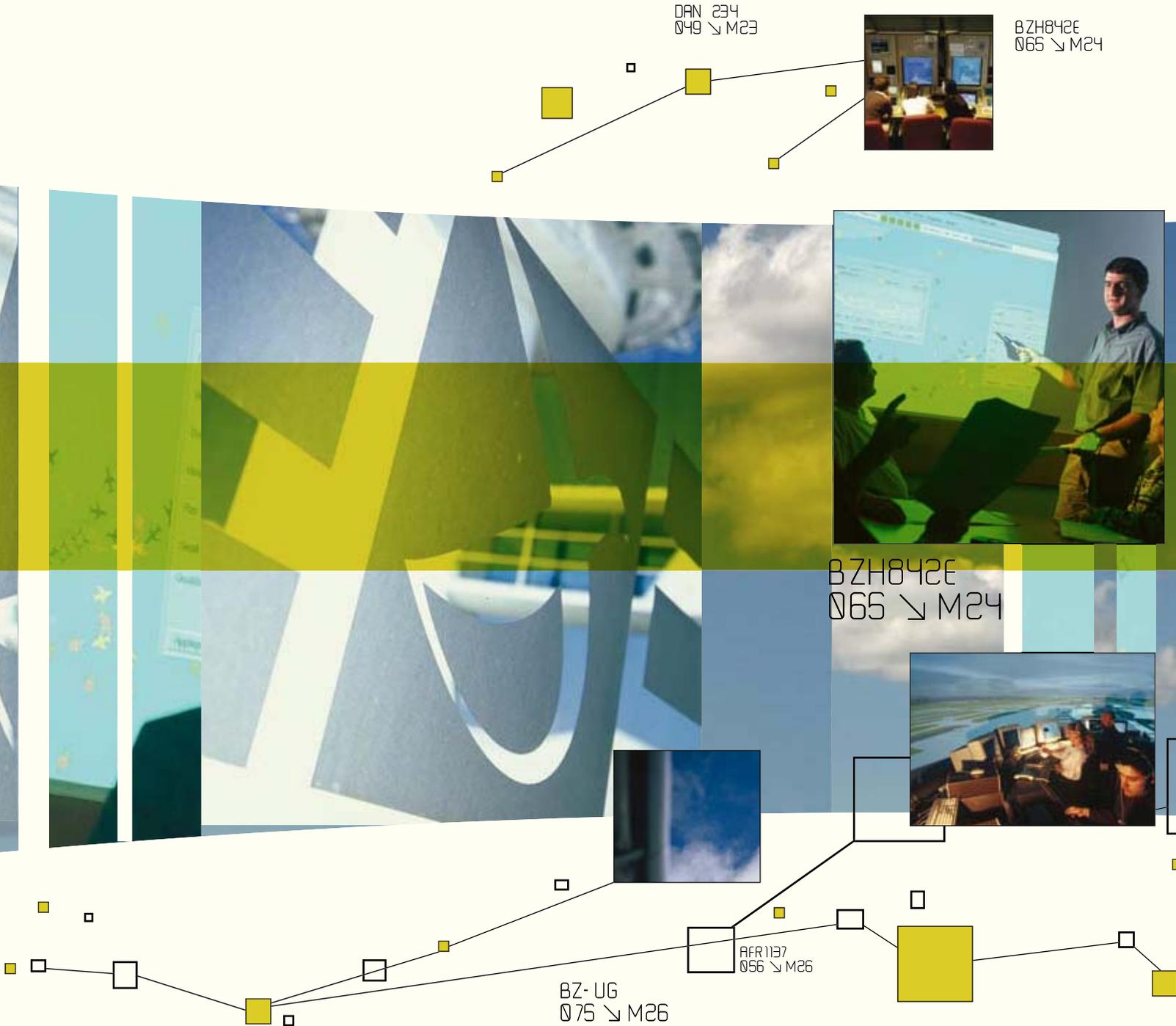


AFR 1137
056 ↘ M26

BZ-UG
075 ↘ M26



UAE 74
164 ↗ H41



BZH842E
065 ↘ M24



UAE74
164 ↗ H41

GÉRER / COORDONNER



BAT 36U
038 ↗ M18

AFR 2959
110 ↘ M30





Première étude d'opinion interne à la DGAC

Au cours des « Rendez-vous 2005 », le Secrétariat général avait annoncé vouloir mieux connaître l'appréciation de chacun sur son travail, son degré de satisfaction et ses attentes pour l'avenir.

La première consultation interne jamais menée par la DGAC a été lancée le 17 mars 2006 avec le choix du prestataire qui réalisera l'étude d'opinion et la mise au point d'un baromètre social.

Ouverte à tous, dans le respect absolu de l'anonymat des réponses, cette enquête se déroulera en deux phases :
 en avril 2006, des entretiens individuels auprès d'une quarantaine d'agents de tous corps, métiers et services pour préparer le questionnaire ;
 à l'été, envoi du questionnaire à l'ensemble du personnel. Les résultats seront publiés dans les différents supports de communication de la DGAC.

Le baromètre social sera réédité tous les ans pour apprécier l'évolution des opinions.

Cette démarche participe à la modernisation de la gestion des ressources humaines engagée par la DGAC.



Le Secrétariat général assure les grandes missions transversales au sein de la Direction générale de l'Aviation civile, que sont la gestion des ressources humaines, les affaires financières, les affaires juridiques et le pilotage de la modernisation. C'est à ce titre qu'il a été chargé de coordonner la mise en œuvre, à compter du 1^{er} janvier 2006, de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) et du pilotage par objectifs (PPO).

Il s'agit d'une dynamique collective qui a pour finalité l'amélioration de la performance de la DGAC. Tous les services sont mobilisés, au niveau central et en région, pour réussir le passage d'une logique de moyens à une logique de résultat et faire de la DGAC une administration de référence en Europe. Cet enjeu collectif et individuel repose sur une série d'objectifs et d'indicateurs, définis en 2005 et formalisés dans une feuille de route par direction. Un dialogue de gestion régulier permettra de mesurer les résultats.

La complémentarité étroite entre LOLF et PPO permet d'enraciner la démarche de progrès dans la nouvelle culture de la DGAC. C'est la condition nécessaire pour fournir des services de qualité au meilleur coût.



RESSOURCES HUMAINES

Moderniser la gestion des ressources humaines

Les changements profonds qui ont touché la DGAC en 2005 avec la mise en place de sa nouvelle organisation vont se prolonger en 2006. Le déploiement du pilotage par objectifs et la mise en œuvre de la LOLF ont engendré une réflexion sur la nécessaire modernisation de la gestion des ressources humaines.



Du 20 septembre au 23 novembre 2005, le directeur général de la DGAC, entouré de membres de la direction, a été à la rencontre des personnels des services déconcentrés et de l'administration centrale dans le cadre des « Rendez-vous 2005 ». 1 200 agents ont assisté à ces réunions qui ont permis de recueillir leurs réactions sur la nouvelle organisation de la DGAC et leurs premières réflexions sur le pilotage par objectifs.

Action sociale, hygiène et sécurité : recentrage sur les besoins prioritaires

L'action sociale de la DGAC participe d'une politique active de valorisation des ressources humaines. Elle repose sur un tissu associatif dense (plus de cent associations) et sur une collaboration fructueuse entre l'administration et les représentants des personnels. Le budget consacré à l'action sociale dans le protocole en cours (1 000 000 d'euros sur trois ans) a été de 350 000 euros en 2005. Ces crédits ont été affectés en priorité aux besoins essentiels des personnels : aide aux familles, soutien financier... Le recentrage sur l'aide sociale se poursuivra en 2006. Priorité sera donnée aux dispositifs favorisant l'insertion et l'intégration des personnels : logements, garde d'enfants, aménagements en faveur des personnes handicapées.

Les conditions de travail ont fait l'objet d'une attention particulière avec la finalisation du recensement des bâtiments contenant de l'amiante et du nombre d'agents exposés, l'adaptation des postes des personnes handicapées et la mise en œuvre de la loi dite de modernisation sociale qui vise notamment à lutter contre le harcèlement moral au travail.



Le projet NOIRh approche de son déploiement

La mise en œuvre du nouvel outil informatique de gestion des ressources humaines NOIRh a progressé selon le calendrier prévu. La fin de l'année 2005 a été consacrée à de nombreux tests sur l'ensemble des actes de gestion que traitera le logiciel : mesures individuelles et collectives, mobilité, notation, avancements... Le déploiement a débuté début 2006 pour se terminer dans le courant du deuxième semestre. Ce système dotera la DGAC d'une solution de gestion moderne, intégrée et partagée pour l'ensemble de ses personnels.

Encadrement

(Emplois de direction, IPC, AC) 199

ICNA
(ingénieurs du contrôle aérien) 4356

TSEEC
(techniciens de l'aviation civile) 1740

IESSA
(ingénieurs électroniciens) 1484

IEEAC
(ingénieurs d'exploitation) 786

Personnel administratif 1642

Ouvriers 859

México sociaux 33

Agents contractuels 148

Autres 1045

TOTAL 12292

Effectifs total de la DGAC
au 1er janvier 2006

DG 96

DAST 91

DRE 91

DPAC 33

DCS 243

DSNA 7447

SG 347

dont CEDRE et SGTA 104

DAC, SAC et SEAC 1660

STAC 276

ENAC 951

dont scolarité 440

SEFA 506

* Effectifs réels en fonction au 1er janvier 2006 en raison du passage en mode LOLF, des variations de périmètre peuvent générer des distorsions par rapport aux chiffres de l'an dernier

Effectifs* des principales entités
de la DGAC

IPC 4

ICNA 151

TSEEC 64

IESSA 34

IEEAC 19

Enseignants ENAC -

Administrateurs civils 4

Attachés 11

Assistants 21

Adjoins 33

Ouvriers 27

Infirmières -

Contr. Sûreté 2

Assistants sociales 2

372

Personnels recrutés en 2005

MODERNISATION, INFORMATIQUE ET FORMATION

Une nouvelle sous-direction

La nouvelle sous-direction Modernisation informatique et formation est entrée en action en 2005. Elle assure des fonctions transversales en mutualisant moyens, supports et compétences à différents niveaux : la modernisation et l'organisation des services, le suivi des écoles et de la formation continue, la gestion du patrimoine et des archives, ainsi que du patrimoine immobilier. Cette sous-direction supervise également le CEDRe (Centre d'exploitation, de développement et d'études du réseau d'informatique de gestion).

Une de ses missions fondamentales est de contribuer à la mise en œuvre de la culture de la performance en remodelant en profondeur la gestion interne de la DGAC.

LOLF : un ambitieux programme de formation

L'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2006, de la loi organique relative aux lois de finances, complétée par la démarche de pilotage par objectifs, entraîne des changements importants en termes de pratiques et de règles budgétaires.

Le programme ambitieux de formation et d'information lancé en 2004 a connu une véritable montée en puissance au cours de l'année 2005. Les responsables hiérarchiques ont bénéficié de séminaires sur les conséquences de la nouvelle gestion financière et comptable.

D'autre part, une quarantaine de sessions de deux jours ont été organisées sur tous les sites de la DGAC, y compris Outre-mer, à l'intention des 500 contrôleurs de gestion. Ces actions seront poursuivies en 2006.

Les nouvelles orientations de la DGAC ont également eu un impact sur l'offre de formation aux métiers. Il a été décidé de renforcer la professionnalisation des cursus (consolidation des connaissances techniques et formation qualifiante) et de mieux mettre en cohérence les souhaits des agents et les besoins des services. Les formations « prise de poste » pour les agents récemment affectés ou exerçant de nouvelles fonctions et « prise de poste à l'encadrement » pour les nouveaux managers répondent à l'objectif de recherche continue d'efficacité.



Le CEDRe, coeur de l'informatique de gestion à la DGAC.

ÉCOLE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (ENAC)

Montée en puissance de la formation continue

Avec 8 % de croissance du nombre de semaines-stagiaires par rapport à la période précédente, la formation continue a été particulièrement soutenue au cours de l'année scolaire 2004-2005. Pour répondre à la demande, l'ENAC a créé de nouveaux stages, en particulier dans les domaines de la sécurité et de la sûreté. Le succès grandissant des stages ouverts à l'international doit conduire l'ENAC à renforcer ces formules pour servir au mieux le développement du transport aérien en résonance avec la stratégie de la DGAC. La formation dispensée aux contrôleurs d'approche du prestataire suisse de Services de Navigation aérienne Skyguide est un exemple parfait de cette démarche.

Parallèlement, l'année a été marquée par l'amorce d'une diminution des activités de formation initiale et spécialisées, exception faite des formations « mastères » dispensées en Chine. Le total de 1 661 élèves inscrits à ces cursus n'est pas encore significatif mais les indicateurs annoncent une tendance durable à la baisse avec la décru des effectifs de contrôleurs aériens (ICNA). En revanche, la reprise de l'emploi au niveau des ingénieurs de l'École nationale de l'Aviation civile s'est traduite par un grand nombre de propositions de stages et de postes.

La volonté de l'ENAC de se positionner dans le domaine de la recherche, notamment dans le cadre du pôle de compétitivité Aerospace Valley, s'est concrétisée. La création de l'École doctorale Aéronautique et Astronautique permettra l'émergence d'une activité de recherche pluridisciplinaire au service du transport aérien.



Ingénieur des Ponts et Chaussées	0 (8)
Ingénieur ENAC	327 (306) - 10% DGAC ; 90% secteur privé
Ingénieur du Contrôle de la Navigation aérienne ICNA	703 (676) - 100% DGAC
Ingénieur électronicien des Systèmes de la Sécurité aérienne	144 (134) - 100% DGAC
Technicien supérieur des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation civile	185 (200) - 100% DGAC
Pilote de ligne	42 (88) - 100% secteur privé
Agent d'exploitation	28 (30) - 100% secteur privé
Technicien Circulation aérienne	76 (76) - 100% Marine nationale
Mastères spécialisés	142 (132) - 100% secteur privé
Master Pro IHM	14 (21) - 100% secteur privé

Soit 1 661 élèves en 2004/2005 (1 671 en 2003/2004);
69 % secteur public et 31 % secteur privé

Elèves en formation initiale et spécialisée

Les chiffres entre parenthèses correspondant à l'année précédente.

Systèmes électroniques	662 (613)
Circulation aérienne	861 (836)
Techniques aéronautiques	1882 (1 717)
Mathématiques et informatique	413 (396)
Langues, sciences humaines et sociales	551 (413)
Autres	92 (111)

Soit 4 461 stagiaires (4 086 en 2003/2004) dont 54% DGAC,
35% secteur privé France et 11% étrangers

Stagiaires en formation continue

Les chiffres entre parenthèses correspondant à ceux de l'année précédente.



SERVICE D'EXPLOITATION DE LA FORMATION AÉRONAUTIQUE (SEFA)

Développement à l'export

Le SEFA répond aux objectifs de sécurité de la DGAC. A ce titre, il forme des pilotes de ligne qui exerceront dans les compagnies aériennes françaises ou européennes. Les autres formations concernent les instructeurs de tous niveaux, les agents techniques de l'État et les professionnels de pays tiers. Par ailleurs, le SEFA met son expertise technique au service de la DGAC, en particulier dans le domaine de la calibration des aides radios.

La formation aéronautique d'État dispensée par le SEFA s'est particulièrement déployée à l'international dans le cadre de la préparation des pilotes aux qualifications de type. Pour la première année d'application du contrat signé avec Airbus fin 2004, 55 stages de formation d'entrée sur simulateur A320 ont été réalisés, essentiellement au profit de pilotes de compagnies asiatiques. Ce succès, largement supérieur aux prévisions, a montré l'adéquation du produit à la demande. Le SEFA est aussi intervenu en Chine, en Ukraine, en Tunisie et en Thaïlande.

Dans le cadre du renforcement de son expertise, le SEFA s'est préparé à la future réglementation MPL (Multi Pilot Licence) en développant des programmes qui permettront d'expérimenter ces formations dès approbation par l'autorité de surveillance.

Le SEFA a également fait évoluer ses matériels pédagogiques avec le développement d'un simulateur VFR (vol à vue) qui permettra de faire progresser les méthodes de formation de base. C'est aussi en 2005 que le Service d'exploitation de la formation aéronautique a préparé l'adaptation de son organisation technique pour se conformer, au plus tard en 2008, au règlement européen du 20 novembre 2003 qui impose à l'aviation générale des contraintes de maintenance proches de celles de l'aviation commerciale.



AFFAIRES JURIDIQUES

Une demande forte en conseil et expertise

La réorganisation de la DGAC a entraîné un resserrement des services qui conçoivent la réglementation et la suppression des bureaux juridiques de proximité. En conséquence, la sous-direction des affaires juridiques a dû faire face à une demande accrue de conseil et expertise. Centrées sur leur cœur de métier, les directions régaliennes et opérationnelles se sont largement appuyées sur la fonction juridique dans les trois domaines qui constituent son champ d'intervention : affaires juridiques générales, contentieux, droit communautaire et international. Plus de 400 dossiers ont été traités ou sont en cours de traitement, soit 25 % de plus qu'en 2004.

Par ailleurs, la création d'un code des Transports par le ministère d'appartenance de la DGAC a constitué une charge importante en 2005. En effet, il est prévu que le code de l'Aviation civile, qui regroupe l'ensemble de la réglementation relative au transport aérien, soit intégré à cette nomenclature. Le code des Transports comprendra une partie commune à l'ensemble des modes de transport et un corpus de textes propre à chacun d'eux. Initialement fixée à juin 2006, la date de publication a été reportée à décembre à la demande de la mission Codification du ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

AFFAIRES FINANCIÈRES

La réorganisation de la Direction générale de l'Aviation civile constitue une étape stratégique importante. La mise en place d'une organisation par métiers permet de mieux répondre aux besoins des opérateurs tout en garantissant la nécessaire conformité aux obligations européennes (ciel unique), internationales (règles et pratiques de contrôle) et nationales (modernisation de l'État).

Dans ce contexte, les grandes orientations de la DGAC ont été définies et traduites dans le volet « performance » de la loi de finances initiale pour 2006 : mission « Contrôle et exploitation aériens » et programme « Transports aériens » de la mission « Transports ». Elles ont donné lieu à des travaux de préparation tout au long de l'année 2005 pour pouvoir mettre en œuvre le pilotage par objectifs le 1^{er} janvier 2006.

La confirmation de la reprise du trafic aérien en 2005 a permis au budget annexe d'obtenir des ressources pour poursuivre la politique d'investissements de la DGAC. En 2006, l'évolution des dépenses prévue par la loi de finances initiale, notamment dans le cadre du budget annexe (+ 4,9 % pour l'exploitation et + 4,2 % pour l'investissement), devrait pouvoir être financée si le secteur du transport aérien poursuit sa croissance.



Les supports budgétaires des finances de la DGAC

Le budget annexe de l'Aviation civile est alimenté par la rémunération des prestations et services rendus aux compagnies aériennes (redevances de route et redevances pour services terminaux de la circulation aérienne) et par les passagers (taxe de l'Aviation civile).

Le budget général de l'État retrace les crédits destinés aux activités à la charge de l'État qui ne donnent pas lieu à redevance (régulation économique, construction aéronautique, enquêtes de sécurité aérienne...).

Les budgets, votés pour 2005, se répartissaient ainsi :

	Moyens de paiement 1 766, 9 M€
Budget annexe	1 670,0 M€ (94,5 %)
Budget général de l'État	96,9 M€ (5,5 %)
	Moyens d'engagement 1 805, 5 M€
Budget annexe	1 652,9 M€ (91,5 %)
Budget général de l'État	152,6 M€ (8,5 %)

Loi organique relative aux lois de finance (LOLF) : missions et programmes de la DGAC

La Direction générale de l'Aviation civile a entrepris dès 2003 une réflexion sur son organisation dans la perspective de l'évolution du contexte européen et de la réforme budgétaire (LOLF). Effective depuis début 2005, cette organisation se traduira en trois sous-ensembles dans la nouvelle architecture budgétaire mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2006 :

- La mission « Contrôle et exploitation aériens », constituée en budget annexe, est la plus importante en termes de ressources. Elle est subdivisée en trois programmes de politique opérationnelle (services de navigation aérienne, surveillance et certification, formation aéronautique) et un programme horizontal de soutien aux prestations de l'Aviation civile.
- Les deux autres sous-ensembles relèvent du budget général de l'État :
 - Un programme « Transports aériens », représentant un des huit programmes de la mission « Transports », et qui concerne principalement la réglementation, la stratégie et la régulation des opérateurs du transport aérien (compagnies aériennes et aéroports).
 - Une action « Recherche et développement dans le domaine de l'aéronautique civile » qui appartient au programme « Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat », de la mission de l'équipement « Recherche et enseignement supérieur ».

LE BUDGET ANNEXE

1. Des recettes supérieures aux prévisions budgétaires

1.1. Les recettes d'exploitation

Les recettes d'exploitation du budget annexe ont augmenté de 2,67 % par rapport à 2004.

■ Les redevances (1 175,76 M€)

Les redevances de la navigation aérienne - principal poste des recettes d'exploitation avec 80,6 % de l'ensemble - ont connu, comme en 2004, une évolution contrastée.

La redevance de route : 961,88 M€

L'augmentation de 1,93 % du produit de cette redevance par rapport à 2004 est essentiellement imputable aux effets de la croissance du trafic en 2005.

Les encaissements ont donc été supérieurs aux recettes initialement prévues.

La redevance pour services terminaux de circulation aérienne (RSTCA) : 213,88 M€

La RSTCA a diminué de 2 % par rapport à 2004. Le produit annuel a également été inférieur à celui prévu en loi de finances initiale (237,74 M€). Cette baisse s'explique, notamment, par la stagnation récurrente du trafic domestique.

■ La taxe de l'Aviation civile (233,16 M€)

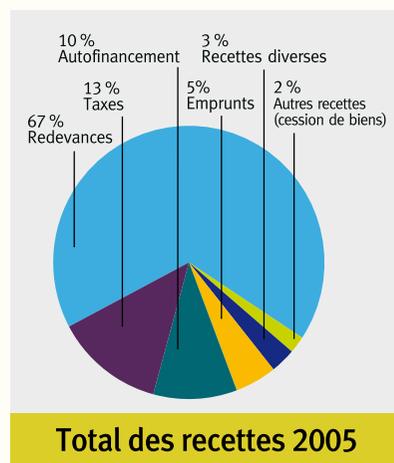
Cette taxe contribue au financement des missions de la DGAC non couvertes par les redevances. Son montant, correspondant au produit affecté au budget annexe (la taxe de l'Aviation civile est également affectée pour partie au budget général de l'Etat), a augmenté de 1,17 % par rapport à 2004. Il est supérieur aux prévisions budgétaires initiales (216,83 M€). L'accroissement des recettes de la taxe de l'Aviation civile résulte de la poursuite de la reprise du trafic en 2005.

1.2. Autres recettes (335,51 M€)

Les autres recettes du budget annexe proviennent de produits divers d'exploitation (droits d'examen, prestations de la formation aéronautique, cessions, loyers, produits des aérodromes en régie, reprises sur provisions) pour un montant de 49 M€, et de recettes en capital.

Les recettes en capital comprennent l'autofinancement (179,48 M€), l'emprunt (80 M€) et des recettes résultant de cessions de biens (27,03 M€) comme, par exemple, la cession de l'immeuble de la rue de la Convention à Paris.

L'année 2005 a permis un désendettement de 2,7 % du budget annexe, avec un remboursement d'emprunt (100,2 M€ dont 15,2 M€ de remboursements anticipés) supérieur à l'emprunt (80 M€). L'encours au 31 décembre 2005 représentait 740,2 M€.



2. Les dépenses

Pour l'exercice 2005, les dépenses d'exploitation ont augmenté de 7,72 %, passant de 1 343,27 M€ en 2004 à 1 447,10 M€.

Les dépenses en capital ont diminué de 0,84 %. Au total, l'augmentation des dépenses atteint 6,61 % pour un montant de 1 573,2 M€ contre 1 475,6 M€ en 2004.

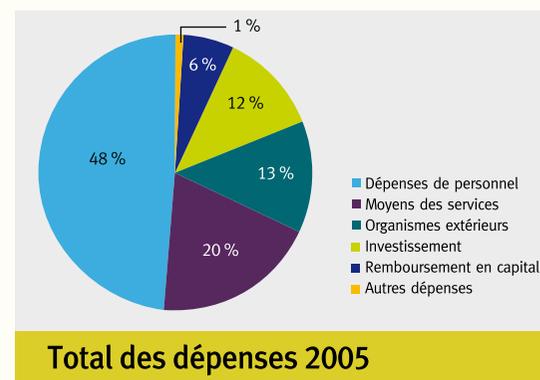
2.1. Les dépenses d'exploitation

Les postes les plus significatifs ont concerné les charges de personnel pour un montant de 847 M€ et les organismes extérieurs pour 232 M€. Les dépenses de personnel ont baissé pour se stabiliser à 58,6 % des charges de fonctionnement, alors que les contributions aux organismes extérieurs ont représenté 16 % du total de ces charges. En revanche, le poste achats et autres charges externes a diminué de 7,47 %. Enfin, les charges financières ont progressé de 5,31 % après plusieurs années consécutives de décroissance.

2.2. Les dépenses en capital

En 2005, l'affectation des autorisations de programme (304 M€) a progressé de 4,3 %. Les autorisations de programme affectées à la navigation aérienne ont représenté 83,8 % de l'ensemble.

Le remboursement en capital des emprunts (100,2 M€) correspond exactement au niveau de la prévision budgétaire pour 2005.



LE BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT

Le périmètre du budget annexe a évolué pour répondre à la définition de l'article 18 de la loi organique relative aux lois de finances qui fixe les principes applicables aux budgets annexes à compter du 1^{er} janvier 2006.

Le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » ne retrace que les missions de prestation de services pouvant donner lieu à paiement de redevances, tandis que les missions régaliennes exercées par la DGAC sont retracées dans le programme « Transports aériens » du budget général de l'État.

Ces modifications de périmètre ont eu un impact financier limité dans la mesure où les missions régaliennes de la DGAC étaient notamment imputées sur le fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA), et le sont à partir de 2005 sur le budget général.

BILAN

La part de la taxe de l'Aviation civile affectée au budget général de l'État (34,42 % du produit total de cette taxe contre 32,54 % en 2004) a assuré le financement de la dotation territoriale, ce qui a permis de satisfaire les objectifs fixés lors de la préparation budgétaire :

- financement des subventions destinées à assurer l'équilibre des dessertes aériennes dans l'intérêt de l'aménagement du territoire ;
- financement des missions relatives au sauvetage et à la lutte contre les incendies d'aéronefs, à la sûreté, à la lutte contre le péril aviaire et aux contrôles environnementaux ;
- en outre, elle a contribué, par des subventions versées aux gestionnaires d'aérodromes, aux dépenses ci-dessus dans le cas où le produit de la taxe d'aéroport ne suffisait pas à couvrir les besoins.

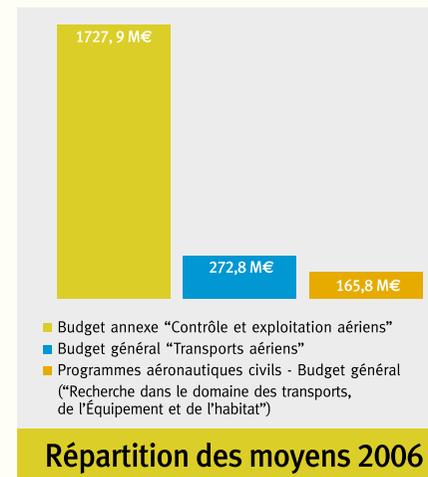
Les crédits de fonctionnement ont été répartis comme suit :

- aménagement du territoire (15,86 %),
- sûreté et sécurité (62,02 %),
- continuité territoriale (22,12 %).

LES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR 2006

En 2006, les crédits pour l'aviation et l'aéronautique, soit 2 166,50 M€ de moyens de paiement, sont inscrits au budget annexe et au budget général.

Les crédits pour l'aéronautique civile figurent au budget général du ministère des Transports sur le programme 190 « Recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat ».



Une expérimentation préfigurant la LOLF

La suppression du FIATA en 2005 et la reprise des opérations en compte par le budget général de l'État se sont accompagnées de la mise en place d'une expérimentation préfigurant la LOLF. L'objectif était de tester les nouvelles règles de gestion :

- suivre les objectifs liés au budget opérationnel de programme (BOP) à l'aide d'indicateurs de performance,
- tester la mise en place d'un dialogue de gestion entre tous les acteurs afin de rendre compte de la gestion de chacun des BOP,
- préfigurer les procédures et outils de gestion globalisée des moyens et mesures de performance,
- identifier les axes de travail en vue de la généralisation de la LOLF au 1er janvier 2006,
- tester les modalités de budgétisation et de gestion des autorisations d'engagement et de crédits de paiement.

Acare : Conseil consultatif pour la Recherche aéronautique en Europe.

ADP : Aéroports de Paris.

AESA : Agence européenne de la sécurité aérienne.

Airprox : Aircraft Proximity (non-respect des espacements minima de sécurité entre deux aéronefs).

ATC : Air Traffic Control.

ATM : Air Traffic Management.

BAAC : Budget annexe de l'Aviation civile.

BOP : Budget opérationnel de programme.

CEAC : Conférence européenne de l'Aviation civile.

CESNAC : Centre d'exploitation des systèmes de navigation aérienne centraux.

CFMU : Central Flow Management Unit (cellule de coordination des flux de trafic d'Eurocontrol).

CNCA : Conseil national des clients aériens.

CNES : Centre national d'études spatiales.

CNRS : Centre national de la recherche scientifique.

CRNA : Centre en-route de la Navigation aérienne (DGAC).

CTE : Contrôleur technique d'Exploitation (DGAC).

DAC : Direction de l'Aviation civile (DGAC).

DAST : Direction des Affaires stratégiques et techniques (DGAC).

DCARP : Dispositif de circulation aérienne pour la région parisienne.

DCS : Direction du Contrôle de la sécurité (DGAC).

DO : Direction des Opérations (DGAC).

DPAC : Direction des Programmes aéronautiques et de la coopération (DGAC).

DRE : Direction de la Régulation économique (DGAC).

DSNA : Direction des services de la Navigation aérienne (DGAC).

DTI : Direction de la Technique et de l'Innovation (DGAC).

EDS : Explosive Detective System (système de détection d'explosifs).

EGNOS : European Geostationary Navigation Overlay System (première étape de la contribution européenne au système de navigation par satellite GNSS).

ENAC : Ecole nationale de l'Aviation civile.

Eurocontrol : Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne.

FAB : Functional Airspace Block, blocs d'espace aérien fonctionnels faisant abstraction des frontières nationales.

GNSS : Global Navigation Satellite System (système de navigation par satellite)

GSAC : Groupement pour la Sécurité de l'Aviation civile (groupement d'intérêt économique qui associe l'État, le Bureau Veritas et Sofréavia pour la surveillance de la production et de l'entretien des aéronefs).

GTA : Gendarmerie des Transports aériens.

HN 50 et HN 70 : réductions de 50% ou de 30% de la valeur nominale des séparations verticales et/ou horizontale entre avions.

HDSG : Heliport Design Study Group (groupe de travail créé pour revoir la partie de l'annexe 14 de la convention de Chicago consacrée aux hélicoptères et hélisations).

IATA : International Air Transport Association (association internationale des compagnies aériennes).

ICNA : Ingénieur du contrôle de la navigation aérienne (DGAC).

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

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

IFR : Instrument Flight Rules (règles de vol aux instruments), par opposition à VFR.

ILS : Instrument Landing System (système de guidage à l'atterrissage).

INRIA : Institut national de recherche en informatique et automatique.

IPC : Ingénieur des Ponts et Chaussées.

IROQUA : Initiative de recherche pour l'optimisation de l'acoustique aéronautique.

JAA : Joint Aviation Authorities (autorités conjointes de l'Aviation civile, qui réunissent 40 pays européens en mai 2006).

JAR : Joint Aviation Requirements (normes fixées par les JAA).

LDEN : Level day, evening and night (nouvel indice de mesure de bruit).

LOLF : Loi organique relative aux lois de finances.

ME : Mission Environnement (DGAC).

MPL : Multi Pilot Licence.

MSQS : Mission Sécurité, qualité et sûreté (DGAC).

OACI : Organisation de l'Aviation civile internationale.

ONERA : Office national d'études et de recherches aérospatiales.

PACF : Performance Assessment and Check-Out Facility (centre d'évaluation et de maintien des performances du système EGNOS).

PCRD : Programme cadre de recherche et de développement européen.

PEB : Plan d'exposition au bruit.

PGS : Plan de gêne sonore.

PPO : Pilotage par objectifs

RSTCA : Redevance pour Services terminaux de la Circulation aérienne.

RVSM : Reduced Vertical Separation Minimum (minima réduits de séparation verticale entre avions).

Lexique

SAC : Service de l'Aviation civile (DGAC).

SAFA : Safety Assessment of Foreign Aircraft (programme européen d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers).

SEAC : Service d'État de l'Aviation civile (DGAC - Nouvelle-Calédonie et Polynésie française).

SEFA : Service d'Exploitation de la Formation aéronautique (DGAC).

SESAR : Single European Sky ATM Research (programme européen de modernisation du contrôle aérien).

SFACT : Service de la Formation aéronautique et du contrôle technique (DGAC).

SG : Secrétariat général (DGAC).

SIA : Service de l'Information aéronautique (DGAC).

SMQS : Système de Management de la Qualité et de la Sécurité (ensemble de procédures propres à assurer dans la durée le niveau souhaité de sécurité).

SNA : Service de Navigation aérienne (DGAC).

STAC : Service technique de l'Aviation civile (DGAC).

TAC : Taxe de l'Aviation civile.

TCAS : Traffic Alert and Collision Avoidance System (système d'alerte anti-collision entre aéronefs).

TNSA : Taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires.

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

UDS : Unité de service (utilisée dans le contrôle aérien pour fixer le montant des redevances).

USOAP : Universal Safety Oversight Audit Programme (programme universel d'audits des États en matière de sécurité, conduit par l'Organisation de l'Aviation civile internationale).

VFR : Visual Flight Rules (règles de vol à vue).

Vitrail : Visualisation des trajectoires des avions et des informations version bruit.

VPE : Volume de protection environnementale.



Document édité par le service
de la communication de la DGAC
50, rue Henry-Farman - 75720 Paris cedex 15

Conception et réalisation : Armania

Rédaction : FCV communication

Traduction : IFG Langues

Crédit photos : ADP, AESA, CNES Diffusion,
DGAC Véronique Paul, Eurocontrol,
GSAC, OACI, Onera, Salon du Bourget, STAC

Impression : Imprimerie Rollin

DIRECTION GÉNÉRALE DE
L'AVIATION CIVILE

50, rue Henry-Farman
75720 Paris Cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 21
télécopie : 01 58 09 35 35

www.aviation-civile.gouv.fr



EWG353
156 / M40

BAT 36U
030 / M16

AZA304
031 / M25

