



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# Rapport d'activité 2020

**Direction de la sécurité de l'aviation civile  
Autorité nationale de surveillance**

# Sommaire

Faits  
marquants

2

Évaluation et  
amélioration  
de la sécurité

6

Gestion  
des ressources

8

Coopération  
européenne et  
réglementation  
de sécurité

12

Personnels  
navigants

16

Navigabilité  
et opérations

20

Aéroports  
et navigation  
aérienne

24

Sûreté

28

Environnement  
et développement  
durable

30

Les directions  
interrégionales

32

Organigramme

54



# Avant-propos

de Patrick Cipriani

Directeur de la sécurité de l'aviation civile

Avec une chute du trafic en France de près de 70%, et jusqu'à 99% au plus fort du premier confinement, le secteur aérien est l'un des plus touchés par les conséquences de l'épidémie de COVID-19. L'annulation du Salon du Bourget 2021 est un symbole de l'impact de cette crise sur le secteur, qui ne retrouvera pas son niveau de trafic de 2019 avant plusieurs années, mettant en péril l'existence des acteurs les plus exposés d'un écosystème déjà fragile.

La DSAC aura pleinement joué son rôle dans ce contexte difficile. Nous avons étudié et mis en place de multiples dérogations réglementaires, accompagnées de mesures compensatoires appropriées, chaque fois que cela était nécessaire et possible : nous avons ainsi permis aux opérations aériennes de se dérouler malgré les restrictions sanitaires aux frontières, facilité le transport des malades et du matériel médical, aidé à maintenir la résilience du système aviation, en adaptant les conditions de maintien des agréments et licences, en facilitant le maintien de compétences des personnels et le maintien en condition des infrastructures. Nous avons enfin accompagné la reprise du trafic, en surveillant de manière particulière les risques générés par la faible activité. Le maître mot de 2020 aura été l'adaptabilité aux circonstances, toujours sans transiger sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

Le transport des vaccins, le contexte général de faible activité aérienne et les risques particuliers qu'il fait peser sur l'entraînement des navigants, des contrôleurs aériens, ou des mécaniciens aéronautiques, le télétravail généralisé et son impact sur les modalités de la surveillance, feront de 2021 une année encore très atypique :

notre symposium pour la sécurité aérienne pour la première fois entièrement en ligne, délivrance de plusieurs nouveaux certificats de transporteurs aériens, anticipation des conséquences du Brexit – dont les contours sont restés incertains jusqu'à la dernière minute – préparation de l'entrée en vigueur du règlement européen sur l'exploitation des drones, etc. Au-delà de la crise, 2020 aura été une année dense pour les équipes de la DSAC, qui ont fait preuve d'un engagement et d'une implication sans faille malgré les confinements et la généralisation en urgence du travail à distance.

Des mesures sanitaires adaptées, régulièrement mises à jour en fonction des connaissances sur le virus, ont été prises rapidement par la DGAC, et par la DSAC pour ce qui relève de ses métiers spécifiques – pilotes inspecteurs, contrôleurs techniques d'exploitation, inspecteurs de surveillance et personnels des centres d'examen –, pour toutes les actions ne pouvant s'exécuter à distance, dans un objectif de sécurité sanitaire, d'efficacité, et de transparence.

La continuité de l'activité n'a jamais été mise en défaut, et je souhaite en remercier ici chaleureusement les agents de la DSAC.

## Faits marquants

L'année 2020 est sans précédent, de par l'ampleur et les conséquences de la crise sanitaire, bouleversant le secteur aérien.

Dès le début de la crise en mars, les équipes de la DSAC ont su se mobiliser pour faire face à une situation inédite et répondre aux très nombreuses demandes d'opérateurs, tout en veillant aux modalités d'un futur retour aux opérations dans des conditions de sécurité maîtrisées.

Les conséquences de l'épidémie de COVID-19 ont créé de nombreuses difficultés aux acteurs de l'aviation civile pour remplir les conditions ou procéder aux formalités nécessaires pour maintenir un certain nombre de certificats, qualifications, agréments ou autorisations en état de validité.

Ces difficultés touchaient notamment les personnels navigants et de maintenance, les contrôleurs aériens, les organismes de formation, les médecins aéromédicaux et les centres aéromédicaux, les propriétaires ou exploitants d'aéronefs, les aérodromes, les organismes de maintenance, ou encore les prestataires de service de navigation aérienne.



## Des mesures face à la crise

Afin d'assurer la continuité des activités aériennes essentielles pendant la crise et d'accompagner le retour à la normale le moment venu, la DSAC a pris dès le mois de mars 2020 des mesures de dérogation ou d'aménagement des conditions de maintien de validité ou des conditions d'exercice des licences de pilotes et de contrôleurs aériens, ainsi que d'extension de validité de certains certificats, agréments, autorisations ou licences dans le domaine de la navigabilité. Ces dispositions sont assorties, en tant que de besoin, de mesures destinées à garantir le niveau de sécurité des opérations.

Elle a également pris des dispositions d'adaptation des règles opérationnelles, notamment en ce qui concerne le transport sanitaire par hélicoptère, les vols de rapatriement et le transport de fret, ainsi que pour accepter des modifications d'aéronefs non approuvées liées aux besoins de gestion de la crise sanitaire (fret en cabine, dispositifs médicaux, etc.).

Des lignes directrices pour certains de ces dispositifs dérogatoires avaient été élaborées à l'OACI, ainsi qu'au niveau européen, travaux dans lesquels la DSAC s'est impliquée.

Lorsque les dispositions étaient prises en dérogation à des règlements européens, elles ont été notifiées à l'AESA conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 2018/1139. Lorsqu'elles étaient prises en différence aux normes et pratiques recommandées (SARPS), elles ont été notifiées à l'OACI conformément aux dispositions de la Convention de Chicago.

Des arrêtés nationaux ont par ailleurs été modifiés pour y intégrer des clauses de dérogations permettant de faire face à une situation exceptionnelle tout en maintenant un haut niveau de sécurité.

Enfin, après avoir été interrompus pendant deux mois et demi lors du premier confinement, les examens théoriques se sont maintenus à un rythme relativement élevé, le nombre de certificats délivrés ayant même augmenté pour plusieurs catégories d'examens et en particulier pour l'examen des télépilotes, qui enregistre une progression de plus de 6%.



## Des risques nouveaux, une réduction du risque nécessaire

2020 a été marquée par de fortes et brutales variations d'activité de l'aviation dans tous les domaines. Une fois les dérogations nécessaires prises pour assurer autant que possible la continuité des opérations, la préoccupation première de la DSAC a été de vérifier dans quelle mesure ces bouleversements auraient un impact sur le niveau de sécurité, et de s'assurer que cet impact resterait limité et compensé par des mesures spécifiques de réduction du risque.

Dans un premier temps, deux Infos Sécurité ont été publiées<sup>1</sup>, à l'attention de l'aviation de transport par avion et par hélicoptère respectivement.

Ensuite, il a fallu mesurer la performance de sécurité. Une cartographie des risques spécifique

a été développée en participant à des travaux AESA et en adoptant une déclinaison nationale de cette cartographie, dite « cartographie COVID ». Cette cartographie a été intégrée aux méthodes de travail, notamment lors du suivi spécifique et collaboratif des événements de sécurité. Une grande partie des événements de sécurité ainsi que les enseignements des actions de surveillance a permis de dresser un panorama du niveau de risque. Ce travail a été synthétisé début 2021 dans une étude dite « Étude faible activité »<sup>2</sup> destinée à évaluer les mesures à prendre dans le domaine de la surveillance, de la promotion de la sécurité, voire de la réglementation pour atténuer les risques spécifiques à cette période si particulière.

## SIMBAD, un outil pour le suivi des manquements aux règles environnementales

*Fruit de trois années de travaux, la DSAC est désormais dotée d'un outil informatique permettant d'accompagner les instructeurs des manquements aux règles environnementales dans leurs tâches, dénommé SIMBAD. Ce logiciel permettra de gagner en homogénéité dans les méthodes de travail, ainsi que de progresser en termes d'efficacité et de traçabilité.*

*Ce déploiement s'inscrit par ailleurs dans une démarche qualité engagée avec les services de l'ACNUSA depuis l'été 2019. Ce processus vise à fiabiliser les documents produits par les directions interrégionales, de manière à rendre plus lisible l'action de la DSAC en matière de manquements à la réglementation environnementale.*

<sup>1</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/info-securite-dgac> <sup>2</sup> <https://meteor.dsac.aviation-civile.gouv.fr/meteor-externe/#communications/8440>



## Des enjeux critiques en Outre-mer

### Assurer la continuité territoriale

Au plus fort de la crise sanitaire en mars et avril 2020, la continuité territoriale entre le territoire hexagonal, La Réunion et Mayotte a été préservée grâce à la mobilisation de l'ensemble du système aéronautique et l'instauration d'un dispositif de pont aérien qui a garanti l'approvisionnement en fret médical sensible et l'acheminement des personnels indispensables à la gestion de crise entre les aéroports parisiens et Mayotte (via La Réunion).

L'objectif fut de permettre l'acheminement de fret (en particulier médical) et de personnes clés à Mayotte ainsi que de traiter des évacuations pour cause médicale, malgré la suppression des lignes régulières entre La Réunion et Mayotte et entre Paris et Mayotte.

La DSAC était associée à la coordination de l'État, réunissant l'état-major de zone, les forces armées de la zone sud de l'océan Indien et la préfecture de Mayotte, dans un mode de gestion logistique de crise. Cette équipe a suivi en particulier les programmes de vols civils et militaires pouvant toucher Mayotte afin d'utiliser et d'optimiser au maximum les capacités disponibles. Au plan

civil, il a été possible de garantir deux rotations par semaine en Boeing 787 (offrant une capacité de 16 tonnes de fret), en affrètement de la compagnie basée Air Austral.

La task force instituée dans le cadre du dispositif a permis un appui en matière de gestion et de suivi du fret en établissant un lien avec les compagnies aériennes, les assistants aéroportuaires et les transitaires.

Concernant les Antilles et la Guyane, seulement deux rotations transatlantiques par semaine et par territoire ont été maintenues pendant le premier confinement, entraînant en particulier un suivi au plus près de l'acheminement du fret prioritaire, que la DSAC a accompagné.

### Accompagner la reprise du trafic

L'instauration d'un corridor sanitaire sur les lignes Paris-La Réunion, Paris-Mayotte et Mayotte-La Réunion reposant sur une stratégie de tests systématiques dans les 72 heures précédant l'embarquement, a permis une reprise progressive du trafic dès le mois de mai pour parvenir en juillet 2020 à une trentaine de vols hebdomadaires entre La Réunion et Paris, cinq vols hebdomadaires entre Mayotte et Paris et quatre vols hebdomadaires entre Mayotte et La Réunion. L'exploitation de cette dernière liaison a pu être poursuivie grâce à une coopération sanitaire entre les deux départements et une

## Symposium « Batteries lithium – anticiper le risque de feu à bord »

*Le 3 décembre 2020, le symposium annuel sur la sécurité aérienne s'est tenu pour la première fois entièrement en ligne, avec pour thème « Batteries Lithium : Anticiper le risque de feu à bord ».*

*Plus de 600 professionnels du monde aéronautique ont pu participer à cette journée qui a permis de partager les retours d'expériences de nombreuses compagnies, d'aéroports, d'entreprises spécialisées dans le transport aérien, de centres de formations, de l'AESA et naturellement de la DSAC.*

*Ce symposium a mis en évidence l'efficacité des barrières de préventions existantes tout en soulignant l'importance d'améliorer constamment les processus de prévention et de récupération de tels risques. Des axes d'efforts ont ainsi été clairement identifiés, notamment le besoin d'une normalisation internationale des*



*équipements de confinement des feux de batteries au lithium et la poursuite des expérimentations portant sur la détection des batteries lithium en utilisant les technologies de sûreté.*

*Afin d'apporter un éclairage pluriel sur la problématique et la gestion du risque, de nombreuses productions ont été réalisées. Films, affiches de promotion de la sécurité, animations, guides, etc. Tous ces éléments, ainsi que le symposium dans son intégralité, sont accessibles en ligne<sup>2</sup>.*

*Ce symposium est le résultat d'un travail soutenu, tout au long de l'année, avec de nombreux contributeurs issus des représentants du monde aéronautique, des entreprises concernées, des fédérations, d'établissements publics et de l'administration. La DSAC remercie à nouveau tous ceux qui ont participé à cet important travail de préparation.*

délégation de service public mise en place par le ministère des Outre-mer et la DGAC.

Dans les Antilles et en Guyane, la reprise des activités, progressive et complexe, a nécessité de concilier les contraintes sanitaires et les dispositions techniques transitoires chez les opérateurs de transport aérien et aéroportuaires (réduction des plages horaires d'ouverture des aéroports, desserte des îles du Nord, réouverture des liaisons entre la Martinique et la Guadeloupe, expérimentation puis obligation des tests PCR, restrictions préfectorales, etc.).

La situation sanitaire s'est à nouveau dégradée au second semestre, d'abord en Guyane puis en Guadeloupe et enfin en Martinique, nécessitant à chaque fois des mesures préfectorales d'encadrement des déplacements (avec la métropole mais aussi entre les territoires), complémentaires aux dispositions nationales. La Martinique est sortie du deuxième confinement au début du mois de décembre, ce qui a permis la suppression des restrictions des déplacements sur le vecteur Guadeloupe-Martinique.

## Coopération internationale

Sous l'égide de la mission de la coopération internationale de la DTA, l'expertise de la DSAC est régulièrement sollicitée à l'international dans des dossiers très divers, illustrant la reconnaissance des compétences de ses agents par de nombreux acteurs de l'aviation civile dans le monde entier.

Gestion de la sécurité, sûreté, opérations aériennes, navigabilité des aéronefs, CNS/ATM, aéroports, drones, licences des pilotes et des contrôleurs aériens sont autant de domaines sur lesquels les agents de la DSAC apportent leur savoir-faire pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté au-delà des frontières nationales et européennes.

En 2020 le partenariat liant la DSAC et France Aviation Civile Services (FRACS), qui fait appel à l'expertise de la DSAC pour répondre à des appels d'offre internationaux, a été renforcé. Cela se concrétisera en 2021 par la signature d'une convention cadre pour la mise en place d'un réseau d'experts en matière d'assistance des autorités de l'aviation civile.



*Au plus fort de la première vague, les services support des DSAC interrégionales ont organisé le don des stocks de la DGAC sur tout le territoire. Au total, ce sont 175 000 masques FFP2 qui ont pu être livrés aux hôpitaux, via les agences régionales de santé.*



En matière de coopération régionale, notamment, c'est un consortium réunissant l'échelon central de la DSAC, la DSAC Océan Indien et FRACS qui travaille à définir les conditions permettant le renforcement des capacités des autorités des aviations civiles de l'Union des Comores et de Madagascar. Ce projet de coopération cofinancé par l'Union européenne dans le cadre du programme de coopération territoriale européenne Interreg V-A Mayotte-Comores-Madagascar 2014-2020 a été accepté par la préfecture de Mayotte, autorité de gestion des fonds européen de ce programme, pour un montant de 1,5M€.

## Résilience

Devant transférer une grande partie de ses activités à distance, la DSAC a dû adapter ses méthodes, gérer de nombreuses dérogations, accompagner des opérateurs en faible activité, tout en préparant la reprise et sans jamais perdre de vue la priorité qui est d'assurer un haut niveau de sécurité.

L'écoute client et les bilans réalisés en fin d'année ont confirmé la grande satisfaction des usagers et entreprises surveillées face à la réactivité de la DSAC, à travers de nombreux témoignages et remerciements reçus tout au long de l'année.

La crise a révélé aussi l'apport fondamental de nouveaux outils numériques tels que la nouvelle plateforme METEOR d'échanges entre la DSAC et les exploitants surveillés, facilitant grandement la communication pendant cette période compliquée.

**77%**

*C'est le taux de réalisation des plans de surveillance initialement programmés au début de l'année 2020, à comparer à la cible de 90% habituellement atteinte les années passées ; tandis que la crise sanitaire bouleversait les plans initiaux, la DSAC a su très vite réajuster les plans de surveillance en cours d'année, réaliser certains actes à distance et en reporter d'autres jusqu'à 2021, tout en rajoutant des actes spécifiques pour traiter les nouveaux sujets de sécurité liés à la crise (ces derniers n'étant pas décomptés dans les 77%).*

*Dans ce contexte inédit, les équipes de la DSAC, avec le concours de tous les acteurs surveillés, ont donc montré une réactivité et une résilience remarquables.*

**95%** *des rapports d'audits ont été émis moins de 30 jours après l'audit en 2020, en amélioration sur l'objectif cible habituel de 90%. Le télétravail n'a donc pas diminué la capacité de la DSAC à formaliser rapidement les résultats de ses audits, permettant aux organismes surveillés de pouvoir prendre les mesures correctives appropriées d'autant plus rapidement.*

<sup>2</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/symposium-securite>

# Évaluation et amélioration de la sécurité



©Richard Metzger

La mission « évaluation et amélioration de la sécurité » (MEAS) est chargée de recueillir et d'exploiter les informations relatives à la sécurité, d'en coordonner l'analyse et de proposer les améliorations à en

déduire, notamment dans le cadre de la mise en œuvre du programme de sécurité de l'État (PSE).

En 2020, une réorganisation interne a été entreprise pour mieux refléter ses missions, autour de l'évaluation du risque, des analyses de sécurité, de l'aviation générale, de l'animation du PSE et de la promotion de la sécurité.



©Richard Metzger

**Horizon 2023**, élément clé du PSE, est le plan stratégique d'amélioration de la sécurité qui contient trois grands volets : pilotage de la sécurité, axes opérationnels et aviation légère.

Au cours de l'année 2020, la déclinaison détaillée de l'ensemble des actions a été finalisée avec l'ensemble des directions techniques de la DSAC.

Parmi les grandes actions récemment lancées et devant déboucher d'ici 2023, citons à titre d'exemples :

- l'encouragement au développement de la maturité des SGS et des concepts de gestion de la sécurité pour les opérateurs non dotés de SGS.
- l'extension du réseau sécurité des vols aux aéroports et aux organismes de formation.
- la diffusion d'informations de sécurité vers les opérateurs (REX incidents, etc.).
- la consolidation du lien entre la surveillance et le processus de gestion des risques, notamment au moyen d'outils d'analytique visuelle stimulant le travail collaboratif. Ceci a notamment permis le développement concerté de plusieurs indicateurs de sécurité (péril animalier, approches non stabilisées / non conformes, et feux-fumées).
- la maîtrise des risques générés par les passagers (emport de batteries au lithium, passagers indisciplinés, etc.).

Au cours de l'année 2020, de nombreuses initiatives de promotion de la sécurité ont vu le jour, à la faveur notamment d'un renforcement de la coordination avec le réseau de promotion de la sécurité animé par l'AESA qui, à son tour, a republié plusieurs publications de la DSAC en français et en anglais. La « veille sécurité » hebdomadaire est devenue une marque largement diffusée générant un taux de satisfaction élevé. Le symposium de décembre 2020 a permis d'aborder en profondeur les problématiques autour des batteries au lithium.

Les instances d'échange avec les opérateurs se sont enrichies de la création en octobre des journées aéroports de sécurité aérienne (JASA), dernier-né du réseau sécurité des vols France (RSVF). Enfin, outre des préconisations spécifiques contre les risques liés à la faible activité en lien avec la crise sanitaire, plusieurs Infos Sécurité ont été publiées<sup>3</sup> au cours de l'année 2020 (*threat and error management*, pertes de signal GNSS et événements fumées-odeurs).

*Le groupe de travail Aérosentinelles, composé d'universitaires, psychologues, psychiatres, pilotes de compagnies aériennes, contrôleurs aériens, a été créé en janvier 2020 dans le cadre du réseau sécurité des vols France. Il a pour thème la prévention des suicides dans le monde aéronautique. Ce groupe pluridisciplinaire a pour ambition de sensibiliser les acteurs de première ligne et les organisations aux risques psychosociaux et à fournir sous la forme de guides des outils de diagnostics, des supports de formations et des outils de communication en situation de crise.*

Dans le domaine de l'**aviation légère**, la promotion de la culture de sécurité reste un axe fort visant à encourager la notification d'incident et promouvoir les concepts de culture juste au moyen de réalisation de vidéos accessibles sur le portail sécurité de l'aviation légère<sup>4</sup>. Plusieurs clips ont été mis en ligne sur le thème de l'emport de batteries au lithium (en ULM ou en hélicoptère notamment), ainsi qu'une vidéo sur la poursuite du vol par références visuelles dégradées.

Dans le domaine de l'**analyse des risques**, le règlement ERCS (acte délégué 2020/2034) a été adopté. Annoncé par le règlement EU 376/2014, le mécanisme européen commun de classification des risques (ERCS) est une avancée pour les autorités qui ne possédaient pas encore leur propre méthode de classification du risque des événements. La DSAC a fortement contribué à sa rédaction. Ce règlement doit s'accompagner d'un règlement d'exécution attendu en 2021, qui permettra de disposer d'une échelle commune de classification des risques, destinée à faciliter la priorisation des sujets de sécurité à traiter au niveau du PSE.

*La DSAC a participé à une analyse stratégique menée par la fondation pour une culture de sécurité industrielle (FONCSI) portant sur l'étude de la relation contrôleur-contrôlé dans les activités à risque d'accident majeur. Il s'agit d'analyser la relation qui se met en place au fil du temps entre autorités de contrôle et entreprises gérant des activités à risque. Cette relation contribue de façon importante à produire la sécurité et assurer une gestion efficace des risques industriels. Elle joue également un rôle critique dans l'acceptabilité sociale de ces activités et le développement de la confiance dans la gouvernance des sites et activités à risque d'accident majeur.*

*Un premier volet de cette étude avait donné lieu à une publication<sup>5</sup>. Cette nouvelle étude stratégique doit permettre d'explorer de nouvelles facettes de la relation contrôleur-contrôlé.*

En ce qui concerne la **coopération internationale**, forte de ses compétences dans le domaine du PSE, la DSAC a apporté sa pierre au rayonnement de la DGAC à l'étranger. En particulier, la DSAC a activement contribué aux échanges ayant débouché sur l'adoption de la gestion de l'énergie *approach path management* comme paramètre clé de la politique de prévention dans l'EPAS (plan européen 2021-2025 pour la sécurité de l'aviation) et le GAPPRE (plan mondial de prévention contre les sorties de piste). Cette année a aussi vu la mise en place d'échanges réguliers sur divers thèmes et enjeux de sécurité avec l'autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni (CAA-UK).

Enfin, comme chaque année, la DSAC a joué à un rôle actif dans le mastère ENAC *safety management* – prisé des étudiants étrangers – en présentant l'expérience française dans le cadre du volet *safety management at state level* du mastère.



<sup>3</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/info-securite-dgac> <sup>4</sup> <https://securitedesvols.aero/>

<sup>5</sup> <https://www.foncsi.org/fr/publications/cahiers-securite-industrielle/relation-controleur-contrrole/view>

# Gestion des ressources



© AdobeStock

La direction « gestion des ressources », en liaison avec le secrétariat général de la DGAC, prépare et met en œuvre la politique de gestion des

ressources humaines et des moyens financiers, matériels et informatiques de la DSAC, qui concourt directement à la qualité du service aux opérateurs et

usagers. Elle est chargée également de la perception des redevances pour les services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.



© DR

## Ressources humaines, formation et gestion des compétences

L'année 2020 a été marquée par une tension de plus en plus forte sur les ressources humaines et financières, qui s'est accrue avec la crise sanitaire inédite liée au COVID-19.

La DSAC a poursuivi en 2020 sa contribution aux réflexions engagées par la DGAC dans le cadre de la modernisation des fonctions support visant à optimiser les ressources

humaines et financières dans un contexte général de plus en plus contraint. Ces travaux ont fortement mobilisé les équipes de l'échelon central et des DSAC interrégionales pour réfléchir et construire l'organisation cible de la DSAC, pour lui permettre de maintenir sa qualité de service et garantir ses ressources.

D'un point de vue des ressources humaines, 2020 a été également l'occasion de mettre en pratique de nouvelles modalités pour la mobilité et pour le pilotage des effectifs.

La formation aux valeurs managériales de la DSAC, destinée à ses 300 managers et lancée fin 2019, n'a pas pu adopter son rythme de croisière en 2020. Néanmoins, cette formation reste une priorité forte pour la DSAC afin de développer une culture managériale commune dans le cadre de son rôle d'autorité.

L'année 2020 et son contexte si particulier ont été aussi l'occasion de démontrer le professionnalisme des équipes ressources sur le plan national, ce qui a permis, même dans un contexte dégradé de travail à distance de s'adapter aux besoins (logistique, sanitaire, etc.) et de faire avancer les chantiers en cours.

Le fonctionnement agile du service à compétence nationale en matière de ressources a montré son efficacité et le réseau des responsables des ressources en région s'est encore renforcé en 2020.

## Effectifs

Entre le 31/12/2019 et le 31/12/2020, les effectifs de la DSAC ont légèrement augmenté, passant de 1063 à 1087.

|                | ADMCV    | ATTAE     | ASAAC      | ASSI      | INFI      | ADAAC      | IPEF      | EQUIP    | ICNA      | IEEAC      | IESSA    | TSEEAC     | PNT       | OUV       | AC 84-16  | Total        |
|----------------|----------|-----------|------------|-----------|-----------|------------|-----------|----------|-----------|------------|----------|------------|-----------|-----------|-----------|--------------|
| <b>DSAC/EC</b> | 3        | 18        | 27         |           |           | 35         | 19        | 4        | 3         | 61         |          | 54         | 7         | 4         | 35        | <b>270</b>   |
| <b>DSAC-AG</b> | 1        | 4         | 9          | 1         |           | 15         |           |          | 1         | 6          | 1        | 18         | 2         | 19        | 1         | <b>78</b>    |
| <b>DSAC-CE</b> |          | 4         | 3          | 1         | 1         | 7          | 1         |          | 1         | 7          |          | 37         | 3         | 5         | 5         | <b>75</b>    |
| <b>DSAC-N</b>  |          | 8         | 18         | 1         | 2         | 19         | 2         | 2        |           | 17         |          | 75         | 8         |           | 16        | <b>168</b>   |
| <b>DSAC-NE</b> |          | 3         | 7          | 2         | 1         | 9          | 1         |          | 1         | 7          |          | 37         | 2         | 4         | 2         | <b>76</b>    |
| <b>DSAC-O</b>  | 1        | 4         | 8          | 1         |           | 12         | 1         |          | 5         | 13         |          | 46         | 2         | 4         | 3         | <b>100</b>   |
| <b>DSAC-OI</b> |          | 4         | 4          | 1         |           | 10         | 1         |          |           | 4          |          | 14         |           | 11        |           | <b>49</b>    |
| <b>DSAC-S</b>  |          | 5         | 11         | 2         | 2         | 12         | 1         |          |           | 10         | 1        | 31         | 4         | 6         | 3         | <b>88</b>    |
| <b>DSAC-SE</b> | 1        | 7         | 13         | 1         | 2         | 14         | 2         |          | 1         | 13         |          | 42         | 2         | 3         | 6         | <b>107</b>   |
| <b>DSAC-SO</b> |          | 2         | 13         | 1         | 2         | 10         | 1         | 1        | 4         | 8          | 2        | 22         | 3         | 4         | 3         | <b>76</b>    |
| <b>Total</b>   | <b>6</b> | <b>59</b> | <b>113</b> | <b>11</b> | <b>10</b> | <b>143</b> | <b>29</b> | <b>7</b> | <b>16</b> | <b>146</b> | <b>4</b> | <b>376</b> | <b>33</b> | <b>60</b> | <b>74</b> | <b>1 087</b> |

## Licences de surveillance

Au 31 décembre 2020, **540** agents de la DSAC disposaient d'une licence de surveillance valide, pour un total de **827** qualifications.

| Qualifications par domaine                         |            |                     |           |            |                      |            |               |            |
|----------------------------------------------------|------------|---------------------|-----------|------------|----------------------|------------|---------------|------------|
|                                                    | ANA        |                     | NO        |            | PN                   | SUR        | ENV           | Total      |
|                                                    | Aérodromes | Navigation aérienne | Aéronefs  | Opérations | Personnels navigants | Sûreté     | Environnement |            |
| <b>Inspecteur ou CTE</b>                           | 28         | 20                  | 1         | 80         | 51                   | 50         | 13            | <b>243</b> |
| <b>Inspecteur senior ou CTE senior ou Auditeur</b> | 188        | 56                  | 2         | 113        | 57                   | 42         | 18            | <b>476</b> |
| <b>Responsable de mission d'audit ou Référent</b>  | 20         | 16                  | 13        | 25         | 17                   | 13         | 4             | <b>108</b> |
| <b>Total</b>                                       | <b>236</b> | <b>92</b>           | <b>16</b> | <b>218</b> | <b>125</b>           | <b>105</b> | <b>35</b>     | <b>827</b> |

## Licences RQS et ATREEA

En octobre 2019, deux nouvelles licences ont été créées, comprenant chacune trois spécialités et trois niveaux selon l'expertise des personnels.

Il s'agit des licences **RQS**, comprenant trois qualifications : « **Réglementation technique de sécurité** », « **Qualité** » et « **Sécurité** » ; et **ATREEA**, comprenant également trois qualifications : « **Aménagement du territoire** », « **Régulation économique** » et « **Espace aérien** ».

Les agents ont été grandpérisés dans leur(s) domaine(s) de compétence(s) en fonction de leur expérience. Certains peuvent donc avoir plusieurs qualifications, comme pour la licence de surveillance.

Au 31 décembre 2020, l'état des lieux est le suivant :

| Qualifications ATREEA     |                           |                       |               |
|---------------------------|---------------------------|-----------------------|---------------|
|                           | Aménagement du territoire | Régulation économique | Espace aérien |
| <b>Spécialiste</b>        | 13                        | 9                     | 17            |
| <b>Spécialiste senior</b> | 25                        | 21                    | 18            |
| <b>Référent</b>           | 4                         | 5                     | 3             |
| <b>Total</b>              | <b>42</b>                 | <b>35</b>             | <b>38</b>     |

| Qualifications RQS                                                                                             |                                      |           |           |           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
|                                                                                                                | Réglementation technique de sécurité | Qualité   | Sécurité  | Total     |
| En formation                                                                                                   | 0                                    | 1         | 0         | 1         |
| Règlementateur technique de sécurité<br>ou<br>Auditeur interne<br>ou<br>Analyste sécurité                      | 0                                    | 2         | 5         | 7         |
| Règlementateur Technique de Sécurité Senior<br>ou<br>Auditeur Interne Senior<br>ou<br>Analyste Sécurité Senior | 7                                    | 5         | 9         | 21        |
| Responsable de Mission d'Audit Interne<br>ou<br>Réfèrent                                                       | 7                                    | 3         | 3         | 13        |
| <b>Total</b>                                                                                                   | <b>14</b>                            | <b>11</b> | <b>17</b> | <b>42</b> |



## Redevances

Les produits liés aux encaissements des redevances 2020 ont connu une baisse importante sur certaines lignes de recettes due essentiellement à la crise sanitaire qui a touché l'ensemble de l'économie nationale et notamment celle du secteur de l'aviation civile. Ces montants encaissés représentent, par rapport à l'estimation des droits attendus,

un taux global de 78,29% et les facturations émises sur l'exercice s'élèvent à 99,87%.

Un travail de refonte du décret et de l'arrêté relatifs aux redevances de surveillance et de certification a été initié en 2020, et se poursuit par des consultations en 2021.

## Redevances de surveillance et de certification

|                                                                                 | Droits attendus en 2020 (€) | Titres émis au 31/12/2020 (€) | Encaissements 2020 (€) |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------|
| Redevances d'exploitant d'aéronefs                                              | 11 100 000                  | 11 039 915                    | 5 643 169              |
| Redevances de sécurité et de sûreté d'exploitant d'aérodrome                    | 13 305 000                  | 14 046 610                    | 13 600 531             |
| Redevances de sûreté aérienne de transporteur                                   | 1 600 000                   | 1 421 435                     | 745 706                |
| Redevances d'organisme de formation de personnels navigants                     | 460 000                     | 561 802                       | 546 558                |
| Redevances d'examen                                                             | 1 500 000                   | 1 455 693                     | 1 456 501              |
| Redevances de titre de personnel de l'aviation civile                           | 850 000                     | 586 263                       | 586 241                |
| Redevances de programme de formation                                            | 5 000                       | 3 000                         | 3 000                  |
| Redevances de qualification d'entraîneur synthétique de vol                     | 590 000                     | 467 055                       | 449 504                |
| Redevances de matériels de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs | 0                           | 0                             | 0                      |
| Redevances de dispositif de sûreté                                              | 780 000                     | 597 860                       | 597 860                |
| Redevances d'aptitude au vol                                                    | 160 000                     | 132 210                       | 132 210                |
| Redevances d'expertise                                                          | 0                           | 0                             | 0                      |
| <b>Total Redevances Surveillance et Certification 2020</b>                      | <b>30 350 000</b>           | <b>30 311 844</b>             | <b>23 761 280</b>      |

## Budget

### Ressources financières à la disposition de la DSAC en 2020 (hors masse salariale)

|                       | Autorisations d'engagement | Crédits de paiement |
|-----------------------|----------------------------|---------------------|
| Opérations courantes  | 23,08 M€                   | 23,44 M€            |
| Opérations en capital | 8,07 M€                    | 5,81 M€             |
| <b>Total</b>          | <b>(1) 31,15 M€</b>        | <b>(2) 29,25 M€</b> |

(1) LFI (24,65 M€) – LFR (1,96 M€) + Attribution de produit/FDC (ouvert) + report = 5,21 M€ + reports AENE/T5 = 3,25 M€

(2) LFI (24,65 M€) – LFR (1,75 M€) + Attribution de produit/FDC (ouvert) + reports = 5,25 M€ + reports Crédits budgétaires = 1,10 M€



# Coopération européenne et réglementation de sécurité

La DSAC prend une part essentielle dans les orientations et évolutions réglementaires en matière de sécurité aérienne, aussi bien au niveau national qu'eupéen et international.

Cette action est organisée et animée par la direction technique « coopération européenne et de la réglementation de sécurité » (DSAC/ERS).

En 2020, la production réglementaire s'est poursuivie, à l'AESA comme au niveau national, malgré les circonstances créées par l'épidémie de COVID-19.

Au niveau européen, 11 NPA (*notice of proposed amendements*) ont été traitées au cours de l'année, et la Commission a publié 4 « Opinions ». À cela s'ajoutent les réponses aux 6 lettres aux États publiées par l'OACI et proposant des modifications de ses normes et pratiques recommandées.

La DSAC a participé activement aux travaux de l'OACI pour l'amélioration du programme USOAP (*universal safety audit programme*).

La crise sanitaire a suscité un travail tout à fait nouveau d'accompagnement dans la mise au point de vastes dispositifs de dérogation dans de nombreux domaines (personnels navigants, pompiers d'aérodrome, contrôleurs aériens, opérations, etc.).

La préparation de la fin de la période de transition du Brexit a également mobilisé la DSAC, afin d'anticiper les conséquences du fait que le Royaume-Uni deviendrait un État tiers le 1<sup>er</sup> janvier 2021, dans un contexte de négociations à l'issue incertaine.

Dans le domaine des drones, la réglementation nationale a été adaptée pour permettre la transition vers la réglementation européenne, qui entrerait en vigueur le 31 décembre 2020.

En 2020, la DSAC a poursuivi au niveau national, européen et international ses travaux dans les domaines innovants, dans l'objectif de contribuer à des approches réglementaires de sécurité adaptées aux concepts d'opérations des projets émergents : futurs systèmes aérospatiaux commerciaux (avions suborbitaux, lanceurs aéroportés), nouvelles plateformes



de haute altitude ou encore taxis volants électriques ou hybrides.

Enfin l'année 2020 a été marquée par la reprise active des travaux de codification de la partie réglementaire du code des transports.

## Aéronefs et opérations aériennes

### Conception et production des aéronefs d'aviation générale

Conformément à la feuille de route pour l'aviation générale GA Roadmap 2.0, lancée à Vienne fin 2018, l'AESA a poursuivi en 2020 les ateliers de travail pour simplifier le système de navigabilité (conception et production) pour les petits aéronefs exploités en aviation générale, et présentant de faibles risques pour les tiers. Lors du dernier atelier de travail en novembre 2020, l'AESA a présenté le premier projet de ce futur règlement « Part 21 Light ». La DSAC participe activement à ces travaux et restera attentive à ce que les initiatives de simplification aboutissent.

### Manifestations aériennes

La DSAC a poursuivi son travail de révision de l'arrêté du 4 avril 1996 relatif aux manifestations aériennes avec l'objectif d'améliorer encore la sécurité de ces événements. En 2020, la DSAC a procédé à la seconde consultation du projet d'arrêté auprès des usagers et des ministères concernés. Le travail de recueil et d'analyse des commentaires issus de cette consultation a été mené jusqu'à fin 2020, pour une publication prévue mi-2021.



Dès à présent, les arrêtés relatifs aux certificats restreints des aéronefs en kit (CNSK), de collection (CNRAC), de construction amateur (CNRA) et orphelins (CDNR) ont été modifiés pour permettre aux pilotes d'effectuer des évolutions en dessous des hauteurs minimales de vols prévues par les règles de l'air lors des entraînements qui précèdent les manifestations aériennes.

### Interfaces avec l'aviation étatique

En 2020, la DSAC a participé aux travaux de révision du décret n° 2013-367, pilotés par la direction de la sécurité aéronautique d'État (DSAÉ), et destinés à améliorer les interfaces entre aviation civile et aviation militaire, notamment eu égard à la répartition des rôles entre la DSAC et la direction générale de l'armement (DGA) pour la délivrance des documents de navigabilité.

Le décret modificatif, qui devrait être signé en 2021, devrait permettre une gestion mieux adaptée des aéronefs civils loués et utilisés pour les besoins du ministère des armées ou de la gendarmerie nationale. Par ailleurs, les travaux se sont poursuivis, avec l'ensemble des partenaires interministériels concernés et en étroite coopération avec la direction de la sécurité aéronautique d'État, pour clarifier les règles applicables aux drones exploités par des utilisateurs étatiques, tout particulièrement dans le contexte de la transition en cours vers la réglementation européenne relative aux drones.



## Personnels de l'aviation civile

### Défense du modèle français en matière d'aviation générale

Le règlement (UE) 2019/430 prévoit l'exercice de privilèges limités sans supervision avant la délivrance d'une licence de pilotes d'aéronefs légers LAPL. Il constitue le fondement réglementaire européen permettant de sauvegarder les principes fondamentaux du brevet de base avion et du brevet de planeur sans le vol en campagne.

Pour le mettre en œuvre, la DSAC a publié en 2020 les arrêtés nationaux relatif à l'autorisation de vol solo sans supervision LAPL (ABL) et relatif à l'autorisation de vol solo en planeur sans supervision (PASS) en étroite collaboration avec la fédération française aéronautique et la fédération française de vol en planeur.

### Évolutions du règlement Aircrew

L'année 2020 a vu la publication de règlements modificatifs du règlement (UE) n° 1178/2011, dont certains avaient fait l'objet d'une attention particulière de la DSAC dans les travaux préparatoires avec l'AESA et les autres États membres.

Le règlement d'exécution (UE) 2020/359 permet en particulier d'adapter les règles en vigueur concernant les privilèges IFR en introduisant la qualification de base pour le vol aux instruments (BIR), spécialement adaptée aux besoins des pilotes qui participent à des activités aériennes de sport et de loisir en ce qui concerne le contenu de leur formation et l'étendue de leurs privilèges.

Le règlement d'exécution (UE) 2020/2193 introduit le concept de la formation basée sur des données probantes (*evidence based training – EBT*), qui vise à améliorer la sécurité et renforcer les compétences de l'équipage tout en optimisant l'apprentissage et en limitant les contrôles formels.

Des négociations étant toujours en cours entre l'Union européenne et certains pays tiers, la période pendant laquelle les États membres peuvent ne pas appliquer, sur leur territoire, les dispositions du règlement (UE) n° 1178/2011 aux pilotes titulaires d'une licence délivrée par un pays tiers agissant en exploitation non commerciale a été prolongée. En application de ces dispositions, la DSAC a publié en avril 2020 un arrêté reportant l'application des dispositions du règlement Aircrew pour ces pilotes jusqu'en juin 2021.

En 2020, au niveau européen, la DSAC s'est particulièrement investie dans la tâche réglementaire RMT.0194 de refonte du référentiel relatif aux instructeurs, ainsi que dans les travaux relatifs à la formation basée sur les compétences.



### Nouveaux règlements relatifs aux licences des pilotes de ballons et planeurs

Les règlements d'exécution (UE) 2020/357 et 2020/358 établissent des exigences simplifiées pour les pilotes de ballon et de planeur. La DSAC a publié en avril et juin 2020 des arrêtés modifiant l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux licences des navigants non professionnels pour assurer la conversion des licences nationales vers ces nouvelles licences européennes.

### Réglementation nationale

En avril 2020, la DSAC a publié un arrêté national relatif aux exigences applicables aux licences et qualifications des pilotes de certains aéronefs visés à l'annexe I du règlement (UE) 2018/1139, prévoyant de ne pas leur imposer les exigences du règlement 1178/2011 liées à la formation UPRT (*upset prevention and recovery training*).

### Sécurité aéroportuaire

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

En 2020, les travaux de la GHTF de l'OACI (*ground handling task force*) consacrés à l'élaboration de normes et de recommandations dans le domaine de l'assistance en escale, se sont poursuivis. C'est le cas également pour les travaux de l'AOWG (*aerodrome operations working group*) portant notamment sur la mise à jour des PANS (*procedures for air navigation services*) « aérodrome » et de sujets émergents comme les feux de batteries au lithium, la surveillance des drones autour des aérodromes ou encore les véhicules autonomes.



La DSAC s'est fortement mobilisée afin de décaler les dates de mise en œuvre du dispositif d'évaluation et de communication de l'état de surface des pistes (GRF – *global reporting format*) pour tenir compte du contexte économique et opérationnel créé par la crise sanitaire. La date initiale de mise en œuvre du 5 novembre 2020 a ainsi finalement été reportée, au niveau européen, au 12 août 2021, tandis que l'entrée en vigueur de la norme OACI associée était reportée au 4 novembre 2021.

Dans le cadre de sa participation à l'instance consultative de l'AESA (TeB – *Technical Body*) dans le domaine des aéroports et à la tâche réglementaire RMT.0591 consacrée à la révision continue des dispositions européennes applicables aux aéroports, la DSAC a été force de proposition en vue d'améliorer certaines dispositions européennes incomplètes ou présentant des difficultés d'application. C'est le cas notamment des conditions d'utilisation de l'aéroport par un aéronef avec une lettre de code de référence supérieure et des conditions de transfert des certificats lors des changements d'exploitant.

Enfin la DSAC est intervenue activement dans les travaux de l'agence européenne pour le GNSS (GSA – *european GNSS agency*) visant à promouvoir le développement de procédures aux instruments pour l'aviation générale. Son action a permis notamment de mettre en évidence les enjeux aéroportuaires associés.

## Mise à jour de la réglementation nationale

En raison de la situation sanitaire, la clôture du groupe de travail sur les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA), initialement prévue en juin 2020, a été reportée en 2021. Le groupe de travail a profité de ce délai supplémentaire pour approfondir ses orientations et débiter le travail d'évaluation des impacts associés.

Dans la perspective de refonte générale du dispositif réglementaire de sécurité aéroportuaire, les travaux de comparaison des dispositifs réglementaires nationaux et européens ont commencé avec la mobilisation de plusieurs experts et services de la DGAC. Les premiers résultats de ce travail sont attendus pour le second semestre 2021.



## Drones et projets stratégiques émergents

En 2020, la DSAC a mené plusieurs actions visant à préparer l'entrée en application du règlement (UE) 2019/947 sur les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord (UAS) dont la date d'application, initialement fixée au 1<sup>er</sup> juillet 2020, a été repoussée jusqu'au 31 décembre 2020 du fait de la crise sanitaire. La DSAC a ainsi publié plusieurs arrêtés visant à accompagner la transition vers la nouvelle réglementation. Ces textes comportent notamment :

- des dispositions permettant aux associations d'aéromodélisme de continuer à appliquer des règles similaires à celles qui existaient au niveau national.
- le maintien des scénarios standards nationaux S-1, S-2 et S-3 pour la catégorie Spécifique qui permet aux exploitants d'UAS de continuer à opérer sans discontinuité durant une période de transition qui s'étendra jusqu'à fin 2023.
- la reconnaissance des titres de formation délivrés au niveau national pour exploiter des UAS dans les catégories de la réglementation européenne.

Pour accompagner ces changements, la DSAC a publié trois guides (associations d'aéromodélisme, catégorie Ouverte, catégorie Spécifique), distribué des bulletins d'informations<sup>6</sup>, organisé plusieurs présentations et webinaires, et ouvert un forum de questions/réponses à destination des exploitants et constructeurs d'UAS<sup>7</sup>.

La DSAC continue par ailleurs de participer aux travaux internationaux (RPAS Panel, JARUS, etc.) et européens (AESA, *national aviation authority regulation implementation coordination group*) visant à définir les futurs cadres réglementaires d'emploi des drones civils : réglementation sur la catégorie Certifiée, règlement U-space, évolutions de la méthodologie d'étude de sécurité SORA, définition de scénarios standards applicables à de nouveaux types d'opérations, etc.

Par ailleurs, le 3 février 2020, la DGAC, et tout particulièrement la DSAC, a co-organisé avec le centre national d'études spatiales (CNES) et l'université Paris-Saclay un colloque relatif à l'articulation du droit de l'espace et du droit aérien. En effet, la mutation du secteur spatial et l'émergence de nouveaux véhicules aux caractéristiques et finalités se situant à l'interface des activités aériennes et spatiales, ont fait émerger des problématiques juridiques inédites et complexes et présentant de forts enjeux de sécurité et de responsabilité. Les thématiques abordées lors de ce colloque nourriront les travaux à venir de modernisation de la loi française relative aux opérations spatiales (LOS) de 2008.



<sup>6</sup> Bulletins AlphaTango. Abonnez-vous pour recevoir les futures éditions : <http://eepurl.com/gKuaMX>

<sup>7</sup> Pour en savoir plus, consultez les pages dédiées au drone du site du ministère de l'écologie : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/drones-aeronefs-telepilotes>

# Personnels navigants



Le rôle de la direction technique « personnels navigants » de la DSAC (DSAC/PN) est la certification et la surveillance des compétences et aptitudes des personnels navigants. Elle anime la politique nationale de sécurité dans ce domaine, et contribue aux évolutions réglementaires instruites par l'AESA.

titres, ainsi que l'agrément des médecins délivrant les aptitudes. Grâce à ses pilotes contrôleurs et inspecteurs, elle apporte également une expertise

technique essentielle tant dans le domaine des opérations aériennes que dans le domaine de la formation des pilotes.

Cette direction a en charge la supervision de la formation des personnels navigants techniques et commerciaux professionnels et des pilotes privés, l'organisation des examens théoriques et pratiques et la délivrance des

## Faire face à la crise sanitaire

Le confinement imposé mi-mars pour faire face à la crise sanitaire a conduit la DSAC à émettre plusieurs dérogations pour prolonger les validités des licences, qualifications, certificats, autorisations et mentions concernant les aptitudes et compétences du personnel navigant, face à l'impossibilité pour ces navigants de se faire contrôler ou d'accomplir les actions requises par la réglementation.

Ces dérogations ont été adaptées pour répondre aux problématiques particulières des différentes catégories de personnel navigant (pilotes et membres d'équipage de cabine des compagnies aériennes, pilotes professionnels, essais en vol, pilotes privés, instructeurs, pilotes et médecins examinateurs) et des différentes catégories d'aéronefs (avion, hélicoptères, planeurs, ballons, ULM).

Elles ont été édictées sur la base de guides élaborés avec l'AESA pour assurer une harmonisation des mesures prises par les États dans ce contexte particulier.

Dans le contexte de la poursuite de l'épidémie et des mesures sanitaires associées, de nouvelles mesures



ont été prises à la fin de l'année pour reconduire des prolongations de validité, prenant en compte la capacité d'accueil des centres aéromédicaux, des médecins agréés et des spécialistes chargés des examens médicaux, l'activité des opérateurs et les programmes révisés de formation depuis le début de la crise, l'activité limitée dans les clubs et la disponibilité des instructeurs, la capacité des centres de formation à absorber un surplus de demandes lié au retard pris lors du premier confinement, enfin les restrictions et contraintes de déplacement limitant l'accès aux moyens de formation.

Ces dérogations complémentaires ont également été prises au regard des nouveaux guides édités par l'AESA à l'occasion des nouvelles mesures sanitaires dans tous les pays européens.

## Formation et moyens de simulation de vol

En 2020, malgré les contraintes sanitaires et les difficultés de déplacement, la DSAC a continué à assurer ses activités de surveillances d'ATO, de DTO, d'écoles de formation de PNC et d'opérateurs FSTD. La DSAC a adapté ses méthodes de travail en menant des audits, contrôles de normes d'instruction, certifications FSTD sur site mais aussi par visioconférence.

La DSAC a continué à accompagner la mise en place des formations permettant d'enseigner aux pilotes les moyens de prévenir et de sortir de positions inusuelles (*upset prevention and recovery training - UPRT*).

Elle a enfin préparé la transition vers les nouvelles exigences européennes en matière d'objectifs de formation et d'évaluation des connaissances, aptitudes et attitudes associées aux formations ATPL, MPL, CPL et qualification de vol aux instruments.

### Nombre d'organismes de formation PNT enregistrés au 31/12/2020

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| Organismes approuvés (ATO) 1 | 73  |
| Organismes déclarés (DTO)    | 706 |

### Nombre d'écoles de formation PNC agréées au 31/12/2020

|     |    |
|-----|----|
| CCA | 12 |
|-----|----|

### Évaluations et audits des exploitants de moyens de simulation en 2020

|                                                                       |                         |
|-----------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Simulateurs de vol (FFS) avion                                        | 70 dont 21 à l'étranger |
| Simulateurs de vol (FFS) hélicoptère                                  | 8                       |
| Entraîneurs au vol (FTD) avion                                        | 2                       |
| Entraîneurs au vol (FTD) hélicoptère                                  | 4                       |
| Entraîneurs aux procédures de vol et de navigation (FNPT) avion       | 43                      |
| Entraîneurs aux procédures de vol et de navigation (FNPT) hélicoptère | 4                       |
| Systèmes basiques d'entraînement aux instruments (BITD)               | 1                       |
| Audits des exploitants FSTD                                           | 26                      |



## Examens

En 2020, la DSAC a poursuivi les travaux relatifs au projet de délégation de l'organisation des examens théoriques pour les licences de pilote privé avion, la licence planeur et pour les ULM, en partenariat avec les fédérations concernées. Dans ce cadre, des projets d'arrêtés, de cahiers des charges et de conventions ont été finalisés en 2020. En 2021, ce cadre juridique et administratif de la délégation va être signé et publié et la DSAC instruira les demandes d'agrément de trois fédérations (FFVP, FFPLUM, FFA) pour une mise en œuvre effective à compter du second semestre.

L'application OCEANE de gestion et d'organisation des examens a fait l'objet d'un renforcement important de sa sécurité informatique en 2019 et début 2020. Le changement de module de paiement des redevances a provoqué des dysfonctionnements de l'application ayant malheureusement eu un impact sur les inscriptions. La DSAC s'est fortement mobilisée pour résoudre les problèmes rencontrés.



## Certificats théoriques délivrés en 2020

### Navigants professionnels

|                 |       |
|-----------------|-------|
| ATPL/A          | 946   |
| ATPLH / IFR     | 13    |
| ATPLH / VFR     | 6     |
| CPL Avion       | 13    |
| CPL Hélicoptère | 66    |
| IR              | 77    |
| CCA             | 1 395 |
| Parachutiste    | 24    |

### Navigants non professionnels

|                |       |
|----------------|-------|
| PPL/A PART FCL | 1 874 |
| ULM            | 1 465 |
| Télépilotes    | 3 961 |
| PPLH PART FCL  | 91    |
| LAPL avion     | 96    |

## Nombre de mentions de compétences linguistiques délivrées ou prorogées (FCL 055) en 2020

|                                                    | Niveau 4 | Niveau 5 | Niveau 6 | Échec |
|----------------------------------------------------|----------|----------|----------|-------|
| Examen SOL – FCL.055B VFR (initial et prorogation) | 71       | 65       | 20       | 11    |
| Examen SOL – FCL.055D (IFR)                        | 100      | 154      | 4        | 14    |
| Examen SOL – Prorogation FCL.055 D                 | 229      | 677      | 25       | 5     |
| Examen VOL - Prorogation FCL.055 D                 | 39       | 192      | -        | 0     |

## Aptitude médicale des personnels navigants

En absence de dossiers médicaux informatisés, le pôle médical s'est organisé pendant le confinement pour pouvoir gérer les urgences, mais avec une souplesse bien moindre qu'en temps normal. Le conseil médical de l'aéronautique civile a cependant dû annuler deux séances avant de pouvoir reprendre ses activités en avril en présentiel.

Les retards ont pu être rattrapés pendant l'été et, au total, le nombre de dossiers étudiés par le pôle médical est sensiblement équivalent à celui de 2019.

Les dérogations signées par la DSAC prolongeant à plusieurs

reprises la durée de validité des certificats médicaux d'aptitude des PNT et des PNC ont permis de soulager les centres aéromédicaux et les médecins agréés engorgés par des préoccupations sanitaires prioritaires par rapport à l'expertise du PN. L'activité fin 2020 a repris un fonctionnement plus proche de la normale.

La fin de l'année a été marquée par le Brexit, de nombreux PN ayant transféré leur dossier au dernier moment du Royaume-Uni vers la France. Par ailleurs, 5 médecins antérieurement agréés par le Royaume-Uni ont fait une demande d'agrément à la France pour pouvoir continuer à exercer sur les licences européennes (1 en Israël, 2 à Dubaï, 1 à Kuala Lumpur et 1 à Singapour).

## Activité du pôle médical et du conseil médical de l'aéronautique civile en 2020

|                                                                                   |       |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Décisions relevant du pôle médical                                                | 1 152 |
| Transferts de dossiers médicaux entre États européens traités par le pôle Médical | 1 124 |
| Dossiers d'inaptitude définitive et d'imputabilité traités par le CMAC            | 208   |



## Licences

L'activité opérationnelle en matière de délivrance des titres des personnels navigants a été très fortement touchée par les mesures exceptionnelles mises en place pour prolonger la validité des différents titres.

La gestion des suppléments à la licence, associés aux dérogations COVID, a représenté 5 722 actes supplémentaires de saisie pour les agents des licences.

Cette surcharge de travail s'est cumulée aux difficultés générées par le confinement et le télétravail pour une activité souvent exigeante en traitement de cas particuliers et en temps de réponse.

Pour répondre au mieux aux sollicitations des usagers, la DSAC a élargi le dispositif d'attestations provisoires de 8 semaines permettant l'exercice des privilèges avant délivrance de la licence ou de la qualification concernée et a favorisé le recours à la mutualisation entre les bureaux des différentes régions.

Parallèlement, la DSAC a mis en œuvre les nouvelles exigences européennes relatives aux licences de pilotes de planeurs S-FCL et de pilotes de ballons B-FCL, notamment en procédant début mai 2020 à une évolution du système informatique de gestion des brevets et licences de personnels navigants SIGEBEL, et en adaptant les dispositifs de conversion des licences existantes (nationales et Aircrew) vers ces nouvelles licences en concertation avec les fédérations concernées.

Par ailleurs, la suppression des registres du personnel navigant professionnel initiée en 2018 dans la cadre des assises du transport aérien a été concrétisée par la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 (art. 77).

Les inscriptions aux registres et les radiations disparaissent donc au profit de démarches simplifiées des personnels navigants directement avec la caisse de retraite CRPN.

### Nombre de licences navigants professionnels délivrées en 2020

|                                          |     |
|------------------------------------------|-----|
| Pilote professionnel avion CPL(A)        | 553 |
| Pilote de ligne avion ATPL(A)            | 237 |
| Pilote en équipage multiple avion MPL(A) | 6   |
| Pilote professionnel hélico CPL(H)       | 67  |
| Pilote de ligne hélico ATPL(H)           | 19  |
| Mécanicien navigant                      | 0   |
| Parachutiste professionnel               | 11  |

### Nombre de licences navigants non professionnels délivrées en 2020

|                                              |                              |
|----------------------------------------------|------------------------------|
| Pilote de base BB                            | 129                          |
| Pilote d'aéronef léger (avion) LAPL(A)       | 887                          |
| Pilote d'aéronef léger (hélicoptère) LAPL(H) | 0                            |
| Pilote privé avion PPL(A)                    | 1 259                        |
| Pilote privé hélico PPL(H)                   | 51                           |
| Pilote d'ULM                                 | 1 332                        |
| SPL                                          | 328 part-FCL + 897 part-SFCL |
| Vol à Voile                                  | 17                           |
| BPL                                          | 21 part-FCL + 261 part-BFCL  |
| Ballon Libre                                 | 26                           |

### Nombre de qualifications de vol aux instruments délivrées en 2020

|           |                                |
|-----------|--------------------------------|
| IR avion  | 989                            |
| IR hélico | 38                             |
| IR CB     | 23 IR(A) CB SE + 8 IR(A) CB ME |
| EIR       | 1 EIR (A) SE                   |
| FN/IR     | 40 SE + 7 ME                   |

### Titres aéronautiques valides au 31/12/2020 Navigants professionnels (licences avec une fin de validité)

|                                          |       |
|------------------------------------------|-------|
| Pilote professionnel avion               | 5 686 |
| Pilote de ligne avion                    | 8 449 |
| Pilote en équipage multiple avion MPL(A) | 6     |
| Pilote professionnel hélicoptère         | 1 343 |
| Pilote de ligne hélicoptère              | 273   |
| Mécanicien navigant                      | 0     |
| Parachutiste                             | 259   |

### Titres aéronautiques valides au 31/12/2020 Navigants non professionnels (licences avec une fin de validité)

|                                             |                               |
|---------------------------------------------|-------------------------------|
| Pilote de base BB avion                     | 416                           |
| Pilote d'aéronef léger avion (LAPL A)       | 3 710                         |
| Pilote d'aéronef léger hélicoptère (LAPL H) | 3                             |
| Pilote privé avion PPL(A)                   | 22 577                        |
| Pilote privé hélico PPL(H)                  | 1 090                         |
| SPL                                         | 7915 part-FCL + 897 part-SFCL |
| Ballon Libre                                | 454                           |
| BPL                                         | 158 part-FCL + 261 part-BFCL  |

## Expertise

Malgré la crise sanitaire, les pilotes contrôleurs de la direction PN ont pu réaliser 133 contrôles sur les 169 prévus au plan de surveillance 2020, sans compter les 33 contrôles supplémentaires mis en place pour accompagner les opérateurs dans la gestion de la perte d'expérience récente ainsi que du retour progressif aux opérations normales.

Par ailleurs, 750 expertises ont été fournies concernant :

- l'élaboration de différents guides DSAC ainsi que ceux liés à la gestion de la crise COVID-19.
- l'approbation des programmes de formation du personnel navigant. Il est à noter une très forte augmentation des demandes spécifiques d'amendement des formations approuvées pour la gestion de la crise.
- la préparation d'Infos Sécurité.
- le support aux services de la navigation aérienne pour des avis de pilotabilité (CDG RNP to final 27R, SESAR descentes continues, etc.).

Les pilotes contrôleurs ont par ailleurs participé :

- à divers audits et groupes de travail AESA.
- aux processus de lancement d'une nouvelle compagnie ou d'intégration d'un nouveau type d'aéronef, en coopération avec l'organisme du contrôle en vol (OCV), et notamment au lancement de l'Airbus A220 à la fois chez Air Austral et Air France.
- aux actes d'évaluation des compétences (instructeurs, examinateurs MP).
- aux actes de surveillance ou de supervision de tous les types d'examens PN conduits par les TRE/SFE/SE.

Enfin, les pilotes contrôleurs ont élaboré et dispensé la formation des examinateurs expérimentés (*senior examiner*) pour les avions multi-pilotes (formation initiale et récurrente).

# Navigabilité et opérations



Philippe Lohat

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

- d'agrément techniques et de surveillance des compagnies aériennes, des entreprises de travail aérien et des autres organismes assurant l'exploitation des aéronefs en aviation générale, y compris les exploitants professionnels d'aéronefs sans équipage à bord.
- d'agrément techniques et de surveillance des organismes de production, de gestion du maintien de la navigabilité, de maintenance et des personnels qui y concourent.
- de certification, de maintien de la navigabilité et de conditions d'emploi des aéronefs, y compris les aéronefs sans équipage à bord.

La DSAC/NO exerce son activité en conformité avec les référentiels internationaux, européens et nationaux et assiste

l'AESA lorsque ces tâches relèvent de sa compétence. Elle participe en outre, par ses actions, au programme de sécurité de l'État (PSE).

La délivrance et la surveillance des agréments de production, maintenance, gestion du maintien

de la navigabilité et la délivrance des licences de techniciens de maintenance est assurée par l'OSAC, société de droit privé filiale du groupe APAVE, au travers d'un dispositif d'habilitation délivré par la DGAC.

## Une année 2020 marquée par les effets de la crise sanitaire sur les opérations aériennes

L'année 2020 a été marquée par la crise sanitaire qui a profondément affecté le transport aérien et dont les conséquences ont été multiples. En particulier, les restrictions de déplacement instaurées au titre des mesures sanitaires ont eu des répercussions directes sur la continuité des opérations aériennes et, dans la durée, sur le maintien de compétence des équipages.

L'action de la DSAC en 2020 a été axée sur l'accompagnement renforcé et l'adaptation de la surveillance des compagnies aériennes dans le cadre de la crise dans un double objectif, d'une part d'assurer la poursuite des activités aériennes indispensables, tout en maintenant d'autre part un haut niveau de sécurité dans un contexte sanitaire contraint et des activités aériennes réduites.

Cet accompagnement s'est notamment traduit par un travail de coordination au niveau européen et international afin de gérer des situations inédites, d'inaccessibilité par exemple des simulateurs, outils indispensables de formation et de contrôle pour les personnels

navigants. Des dérogations relatives au processus de maintien de compétence des pilotes, conformes aux lignes directrices définies par l'AESA, ont notamment été délivrées aux exploitants, traitant cas par cas les différentes situations rencontrées.

La DSAC a également contribué à l'accompagnement des opérateurs pour leur permettre de réaliser des opérations aériennes exceptionnelles : pont aérien avec du transport de fret en cabine, challenge logistique du transport des vaccins. Des dérogations relatives aux règles de navigabilité ont également été délivrées pour faciliter le transport de malades du COVID-19 via des équipements et installations spécifiques tout en garantissant un niveau élevé de protection des équipages.

Dans le domaine du maintien de navigabilité, afin d'aider les usagers à faire face aux difficultés dues à la crise COVID-19 et aux mesures de confinement, la DSAC et OSAC ont assisté les opérateurs dans leurs démarches de dérogation afin notamment de prolonger la durée de validité des certificats de navigabilité des aéronefs, des habilitations des personnels de certification, d'autoriser les formations de mécaniciens à distance. Un bulletin d'information et des dérogations génériques ont été mis à disposition des usagers.

La DSAC s'est également fortement impliquée dans la promotion des mesures sanitaires adaptées au transport aérien discutées au niveau national et international. Elle a en particulier porté la mise en place des lignes directrices européennes élaborées conjointement par le centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) et l'AESA (qualité de l'air en cabine, désinfection de la cabine, port du masque, etc.) auprès des compagnies aériennes françaises afin de minimiser les risques de contamination par le virus COVID-19 et d'accompagner la reprise du trafic aérien. Les directives de sécurité de l'AESA concernant la désinfection des aéronefs ont également été rendues obligatoires par la consigne de navigabilité F-2020-01.

Dans le domaine de la navigabilité et des opérations, les modalités de surveillance ont également été adaptées, tout au long de l'année, aux restrictions générales de déplacement. La réalisation de certaines missions à distance, lorsque leur nature s'y prêtait, a contribué à maintenir un niveau de surveillance adapté aux risques et au niveau d'activité des opérateurs. En ce qui concerne les inspections au sol, la DSAC a travaillé à en adapter les modalités pour prendre en compte la typologie particulière du trafic, et tenir compte des différentes dérogations délivrées par les États en lien avec la crise (ex : extensions de validité des licences pilote, transport de fret dans une cabine habituellement dédiée au transport passagers, etc.).

## Les changements au sein des compagnies aériennes françaises

Malgré la crise sanitaire, l'année 2020 a vu la délivrance de plusieurs certificats de transporteur aérien : Speedwings, Tahiti Air Service et Conciergerie, Amélia-Regourd Aviation, Top-Jet-Training (exploitant d'hélicoptère).

Des mises en flotte de nouveaux types avions ont également été effectuées comme l'A320Neo chez Air Calédonie International.

Pour répondre au mieux aux sollicitations des exploitants et leur fournir un accompagnement adapté aux évolutions réglementaires, la DSAC a poursuivi l'amélioration de son organisation et de ses méthodes de travail afin de renforcer l'agilité de son action, en optimisant le recours à la mutualisation des moyens et des compétences. Elle a également poursuivi son effort de publication de guides visant à expliquer et simplifier les démarches nécessaires à l'obtention des autorisations opérationnelles. Par exemple, la mise à jour du guide sur la formation des équipages a permis de rassembler dans un guide unique les explications de la réglementation et les recommandations faites aux exploitants en termes de conception des programmes de formation pour les pilotes.

La DSAC a aussi accompagné la mise en œuvre de deux évolutions réglementaires majeures : le passage au GRF (*Global Reporting Format*) et ses conséquences en matière de performances avion ; et la mise en œuvre par les exploitants de procédures de gestion des risques psychologiques et des addictions, au travers de l'organisation de séminaires en ligne et de la publication de supports d'aide à la compréhension de la réglementation.

Du point de vue des procédures de navigation, le concept d'approches à vue sur trajectoire imposée guidées par satellite (VPT RNAV), incluant la façon dont elles devaient être conçues et traitées par les exploitants aériens, a été porté par la DGAC à l'OACI.

Des approbations d'utilisation de procédures courbes d'approches fondées sur les performances de navigation (RNP-AR) ont été délivrées en 2020 au bénéfice d'Air France et

Air Austral en B777. En coordination avec les différents services concernés de la DGAC, de nouvelles procédures RNP-AR ont été publiées sur Ajaccio et Saint-Denis de la Réunion.

Concernant l'utilisation de jumelles de vision nocturne par les exploitants d'hélicoptères, une première autorisation a été délivrée à une compagnie aérienne et d'autres demandes sont en cours d'instruction.

La DSAC a accompagné les compagnies dans leur processus de dématérialisation de la documentation poussé par les constructeurs au travers des expertises relatives à l'utilisation d'EFB (*Electronic Flight Bag*). L'année 2020 a aussi été marquée par le déploiement d'applications utilisant des sources GNSS non certifiées dans le but d'améliorer la conscience de la situation des équipages.

La DSAC a produit une communication à destination des exploitants pour s'assurer de la prise en compte des évolutions des règlements d'interopérabilité SPI-IR (*Surveillance Performance and Interoperability*) et DLS-IR (*Data Link Services*) tous deux entrés en vigueur en 2020.

## Surveillance des exploitations commerciales spécialisées (SPO)

Suite à l'entrée en vigueur en 2017 de la réglementation européenne portant sur les activités spécialisées, la DSAC a poursuivi la surveillance des exploitants s'étant déclarés auprès d'elle. L'expérience acquise depuis 2017 a permis d'adopter des modalités de surveillance davantage fondées sur les risques. En particulier, la DSAC a mené une première expérience de surveillance en vol d'une opération spécialisée, afin de prévoir à terme l'inclusion de tels contrôles dans les plans de surveillance. Enfin, elle a poursuivi la réalisation d'actions individuelles d'accompagnement d'opérateurs ayant des difficultés à appréhender les nouvelles exigences.

Suite à l'entrée en vigueur de règles européennes spécifiques à la réalisation des vols de contrôle après maintenance (MCF), la DSAC a développé, en relation avec l'AESA, des dérogations génériques à destination des exploitants de ce type de vols (en pratique, les ateliers



de maintenance) ne pouvant se conformer immédiatement et en totalité à l'attente réglementaire. Cette solution pragmatique a permis de poursuivre l'activité tout en assurant une exigence de sécurité élevée, conforme aux objectifs du règlement.

## Marchandises dangereuses

Dans le domaine des marchandises dangereuses, la DSAC a poursuivi sa participation aux travaux internationaux ayant pour objectif d'introduire de nouvelles méthodes de formation fondées sur les compétences en proposant l'outil CBTool d'aide à la définition des besoins de formation.

## Mise en œuvre de la nouvelle réglementation européenne concernant l'exploitation des ballons

Suite à l'entrée en vigueur en 2019 de la nouvelle réglementation européenne encadrant l'exploitation des ballons, et parallèlement aux actions de surveillance limitées par la pandémie, la DSAC a poursuivi ses actions d'accompagnement des exploitants à l'occasion de réunions d'échanges et d'explications destinées aux exploitants réunis en petits comités. Cette forme de contact direct et de proximité a été particulièrement appréciée par les participants. Deux séminaires sous ce format ont pu malgré la crise être organisés en région en 2020.

## Drones

2020 a été marquée par une forte croissance du nombre de demandes d'autorisations pour des opérations avancées d'aéronefs sans équipage à bord (UAS) : opérations grande élancement en mer ou en zone faiblement peuplée, opérations de surveillance de site industriel par drone automatique, essais de drones utilisés pour des spectacles lumineux, drones captifs utilisés pour de la prise de vue d'événements sportifs, etc. La DSAC a par ailleurs délivré ou renouvelé les autorisations permettant de continuer les activités déjà déclarées au-delà de la date d'entrée en application de la réglementation européenne le

31 décembre 2020, notamment celles permettant la continuité des opérations du scénario S-4.

Cela a aussi été la première année de surveillance continue des exploitants d'UAS. Revues documentaires, inspections in situ, contrôles d'opérations réelles : en tout, près de 350 actions de surveillance ont été réalisées.

## Navigabilité

Le 24 mars 2020 est entré en vigueur le règlement (UE) 2019/1383 qui modifie le règlement (UE) n° 1321/2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs. Il a introduit de nouvelles annexes, dont les parties ML et CAO, offrant des simplifications pour le maintien de la navigabilité des aéronefs légers d'aviation générale. La DSAC et OSAC ont publié des bulletins d'information et des guides et ont mis à disposition sur le site Internet OSAC des formations en ligne afin d'aider les personnes et organismes concernés par ces modifications à appréhender les nouveautés réglementaires et à les mettre en œuvre. Les premiers agréments Part CAMO ont été délivrés au dernier trimestre 2020.

2020 a également vu une plus grande implication de la DSAC dans les dossiers de certification avionique pour les aéronefs lourds (*Airbus Single Aisle* et *Long Range*) et avions d'affaires (*Dassault* et *Gulfstream*) pour le compte de l'AESA. Ces dossiers visaient à la mise en œuvre de nouvelles technologies

(EFVS, touchscreens, etc.) ou de fonctionnalités exigées par la réglementation européenne (ADS-B out, LPV, etc.). La DSAC a également été impliquée dans la certification de la fonction HomeSafe (atterrissage automatique en cas d'incapacité du pilote) sur le TBM900 de DAHER.

Une nouvelle version du guide d'homologation des radios portables à faible puissance d'émission est parue, en remplacement de la précédente instruction. Ce guide prévoit maintenant la possibilité d'utiliser ces radios pour certaines opérations en ballon.

2020 a aussi été l'année du Brexit : un bulletin d'information concernant les conséquences du Brexit a été publié en fin d'année 2020 pour faciliter la compréhension par les usagers des changements affectant le domaine de la navigabilité.

## Coopération avec l'AESA

S'agissant des conditions d'externalisation aux autorités européennes de certaines tâches de certification sous la responsabilité de l'AESA, la DSAC pilote l'accord de partenariat conclu avec l'Agence, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Cet accord implique des experts de la DSAC, de la DGA et d'OSAC pour un volume d'activité global d'environ 28 000 heures par an. Cependant, l'année 2020 a souffert de la crise sanitaire COVID-19 et le volume d'activité a été limité à 22 000 heures.

## Navigabilité

Flotte immatriculée en France au 31/12/2020 : 13 794

### Aéronefs disposant d'un certificat de navigabilité (CDN) valide au 31/12/2020

|              |              |
|--------------|--------------|
| AG           | 7 953        |
| TAC          | 1 084        |
| <b>Total</b> | <b>9 037</b> |

### Délivrance des documents de navigabilité au 31/12/2020

|       |     |                         |     |
|-------|-----|-------------------------|-----|
| CDN   | 293 | CNRA                    | 43  |
| CDNS  | 2   | CNRAC                   | 25  |
| R-CDN | 11  | CDNR                    | 8   |
| CNSK  | 15  | Certificats acoustiques | 404 |

## Laissez-passer\* : 682, dont 656 délivrés par la DSAC et 26 délivrés par OSAC

(\*) : Certificat de navigabilité invalide, validation de laissez-passer étranger ou aéronef en cours d'obtention de certificat de navigabilité

## Cartes d'identification ULM valides au 31/12/2020 : 16 452

### Aéronefs sans équipage à bord

#### Documents de navigabilité délivrés en 2020

|                                    |    |
|------------------------------------|----|
| Attestations de conception de type | 44 |
| Autorisations particulières        | 15 |
| Laissez-passer                     | 53 |

## Production

### Organismes de production sous surveillance française au 31/12/2020

|          |     |
|----------|-----|
| Part 21G | 202 |
| Part 21F | 3   |

### Avions de transport

|                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------|-----|
| Airbus (sites de Toulouse, Hambourg**, Mobile** et Tianjin**) | 528 |
| ATR                                                           | 17  |
| Dassault Aviation                                             | 34  |

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

### Aviation générale

|                |    |
|----------------|----|
| Aérophile SA   | 2  |
| Robin Aircraft | 18 |
| Ballons Chaize | 11 |
| DAHER-Socata   | 42 |

### Hélicoptères civils

|                    |     |
|--------------------|-----|
| Airbus Helicopters | 119 |
| Guimbal            | 16  |

## Opérations aériennes des aéronefs

### Certificats de transporteur aérien au 31/12/2020

|                                            |            |
|--------------------------------------------|------------|
| Avion sous règles européennes AIROPS       | 63         |
| Hélicoptère sous règles européennes AIROPS | 36         |
| Avion sous règles nationales               | 1          |
| Hélicoptère sous règles nationales         | 2          |
| <b>Total</b>                               | <b>102</b> |

### Opérateurs déclarés d'aéronefs complexes en exploitation non commerciales (NCC) : 70

### Opérateurs déclarés en opérations spécialisées (SPO) : 167

### Exploitants Ballons : 177

### Actions de surveillance sur des opérateurs détenant des CTA réalisés en 2020 : 213

### Réunions d'accompagnement des exploitants : 90

## Compagnies

|                                         |                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Contrôles en vol                        | 141                                                                                                                                                                       |
| Contrôles de formation au simulateur    | 130                                                                                                                                                                       |
| Contrôles de formation des cours au sol | 62 dont 39 par les pilotes contrôleurs (FOI), 28 par les inspecteurs des opérations aériennes<br>5 effectués sur des formations pour les personnels navigants commerciaux |

## Contrôles au sol d'exploitation des aéronefs

|                                                                      |       |
|----------------------------------------------------------------------|-------|
| Nombre total de contrôles en 2020                                    | 1 350 |
| dont contrôles sur les compagnies françaises (inspections SANA)      | 376   |
| dont contrôles sur les compagnies étrangères (inspections SAFA/SACA) | 974   |

## Aéronefs sans équipage à bord utilisés par des exploitants professionnels au 31/12/2020

|                       |        |
|-----------------------|--------|
| Opérateurs référencés | 9 864  |
| Drones référencés     | 17 624 |

## Surveillance des ateliers de maintenance et des organismes de gestion du maintien de la navigabilité

### Agréments au 31/12/2020

|                                                                               |                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Partie 145                                                                    | 285 + 53 organismes étrangers surveillés pour le compte de l'AESA |
| Agréments FAR 145 surveillés pour le compte de l'autorité américaine (FAA)    | 117                                                               |
| Agréments CAR 145 surveillés pour le compte de l'autorité canadienne (TCCA)   | 78                                                                |
| Agréments RBAC 145 surveillés pour le compte de l'autorité brésilienne (ANAC) | 7                                                                 |
| Partie M sous-partie G (transport aérien commercial ou aéronefs lourds)       | 77                                                                |
| Partie CAMO*                                                                  | 36                                                                |

## Surveillance de l'entretien et de la gestion du maintien de la navigabilité en aviation générale

### Agréments au 31/12/2020

|                                                               |     |
|---------------------------------------------------------------|-----|
| Partie M sous-partie G                                        | 110 |
| Partie M sous-partie F                                        | 91  |
| Équivalent Partie M sous-partie F, dit « F prime » (annexe I) | 40  |
| Partie CAO*                                                   | 42  |
| Équivalent Partie CAO, dit « CAO prime » (annexe I)           | 15  |
| Unités d'entretien aéronefs UEA (annexe I)                    | 11  |

\* : nouveau type d'agrément introduit par le règlement (UE) 2019/1383 qui modifie le règlement (UE) n° 1321/2014.

## Surveillance de la formation des personnels d'entretien

### Agréments et licences au 31/12/2020

|                                                    |                                                                                                              |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Partie 147 (organismes écoles de formation)        | 37 organismes français + 22 organismes étrangers surveillés pour le compte de l'AESA                         |
| Partie 66 (licences de mécaniciens)                | 8 519 licences valides dont 2 534 émises en 2020 dont 676 délivrances initiales                              |
| LNMA Licence nationale de maintenance aéronefs (*) | 93 licences nationales valides et dont les propriétaires n'ont pas demandé la conversion en licences Part 66 |

\* : depuis le 1er octobre 2020, la licence nationale de maintenance d'aéronefs n'est plus valide et doit obligatoirement faire l'objet d'une demande de conversion en licence Partie-66 auprès d'OSAC

# Aéroports et navigation aérienne



Certification et surveillance des prestataires de la navigation aérienne, des organismes de formation des personnels de la navigation aérienne ainsi que des exploitants d'aérodromes, élaboration et mise en œuvre de la politique de sécurité dans ces domaines, ainsi qu'en matière d'aptitude et de compétences des personnels de la navigation aérienne et d'agréments techniques des systèmes et

matériels qui concourent à ces services, relèvent de la direction technique « aéroports et navigation aérienne » (DSAC/ANA).

DSAC/ANA apporte en outre son expertise technique à la direction du Transport aérien pour

l'élaboration de la réglementation nationale et internationale dans le domaine de la navigation aérienne et de l'espace aérien.

## Certification et surveillance continue des aérodromes

Conformément aux textes réglementaires nationaux et à la réglementation européenne, la DSAC assure la certification et la surveillance des exploitants d'aérodromes et des hélistations.

Les aérodromes sont, essentiellement selon la quantité de trafic passagers accueillie, homologués ou certifiés. Les hélistations, quant à elles, font l'objet d'un arrêté ministériel ou préfectoral et sont contrôlées avant mise en service. Tous ces terrains font l'objet d'une surveillance continue du respect des dispositions nationales et européennes, s'appuyant sur :

- des audits réglementaires portant sur la conception, l'exploitation et l'organisation de l'aérodrome. Plus de 200 ont été réalisés en 2020 malgré la crise COVID, dans le respect des mesures sanitaires et en expérimentant dans certains cas un déroulement entièrement ou partiellement à distance.
- l'instruction de dossiers d'approbation ou de dérogation, qui ont notamment permis cette année de donner la flexibilité nécessaire à certains aérodromes pour accueillir les vols de transport sanitaire ou de fret médical.

- le suivi de plus de 800 changements notifiés par les exploitants, qui font l'objet d'un suivi ou d'une approbation.
- ainsi que l'étude des événements liés à la sécurité remontés par les exploitants, pour identifier d'éventuelles problématiques de sécurité et y réagir.

La certification concerne principalement les aérodromes accueillant plus de 10 000 passagers commerciaux par an. Une dizaine d'aérodromes des collectivités d'Outre-mer dont le trafic est compris entre 10 000 et 30 000 passagers commerciaux par an sont en cours de certification selon la réglementation nationale. Par ailleurs, 2 exploitants (Bergerac-Dordogne-Périgord et Tarbes-Lourdes-Pyrénées) ont obtenu leur certificat selon la réglementation européenne suite à un renouvellement de délégation de service public. Il a été mis fin à la certification européenne d'un aérodrome, tandis que la certification d'un autre est en préparation, en raison de l'évolution de leurs trafics respectifs.

La crise sanitaire a contraint les exploitants d'aérodrome à adapter leurs modalités d'exploitation, tout



au long de l'année 2020. La DSAC les a accompagnés afin de continuer à assurer le plus haut niveau de sécurité malgré les circonstances inédites, notamment en adaptant la surveillance, en offrant des modalités de dérogation et en publiant des guides, en collaboration avec les organisations professionnelles et l'AESA.

Par ailleurs, le travail se poursuit quant à la mise en œuvre des évolutions continues des dispositions réglementaires, que ce soit pour les projets d'évolutions, qu'il convient d'anticiper autant que possible, que

pour les changements entrés en vigueur dans l'année. On peut noter notamment les travaux suivants en 2020 :

- préparation à la surveillance des aéroports exemptés de certificat européen (ayant un trafic commercial inférieur à 10 000 passagers par an). Ces aéroports doivent répondre aux exigences essentielles du règlement européen.
- préparation de l'entrée en vigueur, le 12 août 2021, du global reporting format (GRF), consistant en une méthode standardisée d'évaluation

et de transmission aux pilotes de l'état de surface de la piste.

- préparation de la mise en œuvre des dispositions liées à l'AMS (*apron management services*) et à la sécurité piste (*runway safety*).



## Aérodromes et hélistations

|                                                  |                |
|--------------------------------------------------|----------------|
| Aéroports avec certificat UE                     | 54             |
| Aérodromes exemptés de certificat UE             | 62             |
| Aérodrome avec un certificat national            | 15 (Outre-mer) |
| Aérodromes ouverts à la CAP et à usage restreint | 512            |
| Hélistations                                     | 359            |

## Approches homologuées

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

## Certification et surveillance continue des prestataires de services de navigation aérienne

Conformément à la réglementation européenne, la DSAC, agissant en qualité d'autorité nationale de surveillance, assure la certification et la surveillance :

- des prestataires de la circulation aérienne (ATS), parmi lesquels les prestataires ATC qui rendent les services de contrôle à la navigation aérienne et les prestataires AFIS qui rendent le service d'information de vol et d'alerte d'aérodrome.
- des prestataires de gestion souple de l'espace aérien (ASM/FUA).
- du prestataire de gestion des courants de trafic aérien (ATFM).
- du prestataire d'information aéronautique (AIS).
- des prestataires de communication, navigation, surveillance (CNS).

- du prestataire de services météorologiques à la navigation aérienne (MET).

Au 31 décembre 2020, les prestataires de services de navigation aérienne suivants sont détenteurs d'un certificat délivré par la DSAC :

| Service(s) certifié(s)     | Nombre de prestataires de navigation aérienne certifiés, et nom(s) le cas échéant                                                                                                                                                       |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| MET                        | Prestataire unique : Météo-France                                                                                                                                                                                                       |
| ATS, AIS, CNS, ATFM et ASM | DSNA (dont 79 aéroports contrôlés en métropole, Océan Indien, Antilles-Guyane ainsi qu'à Saint-Pierre-et-Miquelon). La DSNA est l'unique prestataire de service d'information aéronautique et de gestion des courants de trafic aérien. |
| ATS, CNS et ASM            | 1 prestataire militaire : CFA (commandement des forces aériennes)                                                                                                                                                                       |
| ATS et CNS                 | 1 prestataire militaire : COMALAT (commandement de l'aviation légère de l'armée de terre)<br>2 prestataires civils dans les collectivités d'Outre-mer : SNA/PF, SNA/NC                                                                  |
| ATS et ASM                 | 1 prestataire militaire : DGA-EV (direction générale de l'armement / essais en vol)                                                                                                                                                     |
| CNS                        | 1 prestataire civil : Héméria services<br>1 prestataire militaire : DIRISI (direction interarmées des réseaux d'infrastructure et des systèmes d'informations de la défense)                                                            |
| AFIS et CNS                | 2 prestataires en collectivités d'outre-mer : SEAC/WF, DAC/PF (sur plus de 20 terrains de Polynésie française)                                                                                                                          |
| ATS                        | 1 prestataire militaire : ALAVIA (commandement de la force de l'aéronautique navale)                                                                                                                                                    |
| AFIS                       | 72 prestataires certifiés dont 64 prestataires métropolitains, 3 prestataires en départements d'Outre-mer et 5 prestataires en collectivités d'Outre-mer (COM : STP/ WF, ADT, Province des Îles Loyauté, Province Sud, Province Nord)   |

La surveillance de ces prestataires est réalisée conjointement avec les DSAC-IR, les services de surveillance ultramarins de la DGAC ainsi que la direction de la circulation aérienne militaire (DIRCAM), s'agissant de la surveillance des prestataires de la défense rendant des services à la circulation aérienne générale. Cette surveillance s'est poursuivie en 2020, en tenant compte des contraintes sanitaires. Ainsi, des actions de surveillance se sont déroulées partiellement ou totalement à distance.

Une fois certifiés, les prestataires de services de navigation aérienne sont soumis à une surveillance continue s'appuyant sur :

- **des audits** : tous les 2 ans, l'ensemble des domaines fonctionnels de chaque prestataire doit être audité - en 2020, ce sont 65 audits qui ont ainsi été menés par la DSAC et par les entités agissant pour son compte.
- **la surveillance des changements** : cf. encadré.
- **le suivi des événements de sécurité**, qui sont notifiés et analysés par les prestataires et pour lesquels la DSAC peut être amenée à demander des éléments complémentaires.
- **la surveillance de la performance sécurité** : en particulier à travers le suivi des indicateurs de performance sécurité européens, associés à des indicateurs nationaux.
- la surveillance du règlement européen d'interopérabilité. Ce règlement vise à favoriser le

développement du réseau européen de gestion du trafic aérien cohérent et interopérable. La Commission européenne publie dans ce cadre des règlements d'interopérabilité qui concernent les systèmes techniques et/ou les modalités d'exploitation de ces systèmes.

- la surveillance des organismes porteurs de projet, des compétences des organismes concepteurs et des procédures de vol aux instruments.

Dans le cadre de l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2017/373 (IR ATM/ANS), applicable depuis le 2 janvier 2020, un travail soutenu a été réalisé par la DSAC tout au long de l'année pour accompagner les prestataires, notamment en ce qui concerne la finalisation de leurs procédures de gestion des changements du système fonctionnel (procédures, méthodes de travail, système technique).

En 2020, la DSAC a achevé son plan d'actions lancé sur les années 2019 et 2020, qui a permis de délivrer des certificats conformes au règlement IR ATM/ANS à l'ensemble des prestataires de son domaine de compétences.

Parallèlement, la DSAC continue encore en 2020 de suivre les travaux réglementaires de mise à jour des règlements existants, ainsi que les travaux portant sur le concept de contrôle à distance dit *remote tower*.

Durant l'année 2020, le travail sur la surveillance fondée sur les risques (*risk based oversight – RBO*) appliquée aux prestataires AFIS a porté ses fruits

et a conduit à des modifications de cycles de surveillance, à la hausse ou à la baisse, selon la performance sécurité, la conformité et l'exposition au risque observés chez ces différents prestataires. Dans les années à venir, les prestataires AFIS auront donc un cycle de surveillance adapté à leur profil, ce qui permettra d'améliorer l'impact de la surveillance sur le niveau de sécurité ATM chez les AFIS.

Dans le cadre de l'examen des changements, la méthode RBO est dorénavant totalement opérationnelle et permet de fonder les décisions d'examen sur des critères spécifiques et éprouvés. Par ailleurs, la surveillance dans le domaine de l'assurance sécurité logicielle demeure une activité importante pour laquelle la DSAC doit poursuivre l'accompagnement des prestataires.

En 2020, la DSAC reste présente à l'international, et en particulier au sein du FABEC au travers de la participation au NSA Committee et aux groupes de travail associés. Les nombreux échanges autour d'un manuel commun de surveillance et la mise en place d'échanges d'auditeurs œuvrent à l'harmonisation des méthodes de surveillance entre les six États du FABEC. La DSAC participe également aux groupes européens NCP (NSA Coordination Platform), notamment sur la surveillance de la sécurité, l'interopérabilité et les déploiements SESAR. Cette participation permet d'échanger sur les bonnes pratiques et de renforcer la coopération entre autorités de surveillance européennes.

## 51

*C'est le nombre de changements qui ont fait l'objet d'un examen et d'une approbation en 2020.*

*Ces changements significatifs recouvrent des sujets variés :*

- Nouvelles expérimentations en conditions réelles 4-Flight à Reims et Aix-en-Provence
- Expérimentation concernant un outil BDR (boucle de rattrapage) au CRNA-SO
- Remplacement de réseaux locaux dans certaines approches par le réseau MILAN
- Nouvelle chaîne secours radio à Paris-Charles-de-Gaulle
- Renforcement de l'infrastructure de communications air-sol en Nouvelle-Calédonie
- Mise en œuvre d'une visualisation ADS-B pour le service d'information de vol et d'alerte à Cayenne
- Mise en service de nouveaux terminaux dans les bureaux d'information et d'assistance au vol (les BRIA et le BNIA), leur donnant accès à l'EAD (european AIS database)
- Expérimentation de mise en œuvre du GRF (global reporting format) à Strasbourg-Entzheim
- Plusieurs modifications de l'espace aérien nécessitant des agréments liés à la modification des minima de séparation (TMA Lille, FIR Brest, SIV Beauvais, spécification RNP 4 en FIR Tahiti)
- Nouvelle version du système Aéroweb
- Expérimentation d'une procédure d'approche RNP-AR à Cannes
- Évaluation opérationnelle à Paris-Charles-de-Gaulle d'un dispositif RNP1 to ILS sur la piste 27R
- Mise en œuvre d'un itinéraire IFR pour hélicoptères en plaine d'Alsace
- Etc.

## Surveillance des aptitudes des personnels de la navigation aérienne

Conformément à la réglementation européenne, la DSAC, agissant en qualité d'autorité nationale de surveillance, assure l'homologation et l'agrément de l'ensemble de la documentation de la formation des contrôleurs aériens ainsi que la surveillance des organismes de formation civils et militaires.

La DSAC a participé à la mise en œuvre du règlement (UE) 2017/373, en particulier sur les thèmes relatifs à la gestion de la fatigue et au stress ainsi que sur la procédure de détection des substances psychoactives. Elle a également apporté son expertise sur le thème de la gestion des tours de services opérationnels.

La surveillance des organismes de formation s'est poursuivie en 2020, en tenant compte des contraintes sanitaires. Ainsi, 5 audits sur un total de 13 ont dû faire l'objet d'un report sur l'année 2021. Un audit a également dû être réalisé en dehors du programme de surveillance en réponse au report d'un défaut de sécurité dans le cadre de la formation.

Par ailleurs, le médecin-évaluateur des contrôleurs aériens, interlocuteur privilégié des centres aéromédicaux et des médecins de classe 3 (AME) qu'il agréé et surveille, intervient également dans les cas de renvois prévus par le règlement (UE) 2015/340 (IR ATCO) pour l'aptitude médicale des contrôleurs aériens. En 2020, la crise sanitaire liée au COVID-19 a impliqué le report de 3 audits d'AME.



### Activités licences

|                                                      |       |
|------------------------------------------------------|-------|
| Nouvelles licences de contrôleur délivrées           | 83    |
| Nouvelles licences de contrôleur stagiaire délivrées | 183   |
| Actes sur licences ATCO                              | 4 733 |
| Nouvelles licences ATSEP                             | 43    |

### Activités organismes de formation ATCO

|                                                     |          |
|-----------------------------------------------------|----------|
| Audits des organismes de formation ATCO             | 8 sur 13 |
| Agréments/approbation documents de formation ATCO   | 272      |
| Suivi des changements dans le cadre de la formation | 13       |

### Activités aptitude médicale ATCO

|                                                                |     |
|----------------------------------------------------------------|-----|
| Cas traités par le médecin évaluateur de la DSAC (cas renvois) | 162 |
| Nombre d'agrément de classe 3 délivrés ou renouvelés           | 9   |
| Audits des AME ou AeMC                                         | 6   |

## Systèmes et matériels de la navigation aérienne

Les prestataires de service de la navigation aérienne notifient tous les changements affectant leur système fonctionnel à l'autorité de surveillance. Lorsque la DSAC

décide d'examiner un changement, l'approbation de l'argumentaire associé est un prérequis pour la mise en service du changement par le prestataire.

### Suivi des changements

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| Changements ayant fait l'objet d'une décision d'examen en 2020 | 53 |
| Changements en cours d'examen au 31/12/2020                    | 74 |
| Argumentaires approuvés suite à examen en 2020                 | 51 |

# Sûreté



S'assurer de la conformité et de l'efficacité des mesures de sûreté mises en œuvre par les différents acteurs du transport aérien est une mission essentielle pour protéger l'aviation civile contre les

actes d'intervention illicite. C'est le rôle de la direction technique « sûreté » (DSAC/SUR) et des quelques 120 agents de la DSAC travaillant dans ce domaine.

## Gestion de la crise sanitaire dans le domaine sûreté

Tout au long de la crise la DSAC a renforcé son accompagnement des opérateurs impliqués dans la sûreté, pour les aider à faire face à la diminution de l'activité, aux fermetures d'aérodromes, aux impacts du confinement et des mesures sanitaires, ou à l'activité fret soudainement très importante.

### Gestion des butées calendaires

La DSAC a communiqué auprès des opérateurs, pour préciser les conditions de renouvellement des agréments ou désignations des opérateurs, d'extensions des butées calendaires (pour la certification des agents de sûreté et des instructeurs, les formations périodiques des personnels certifiés ou qualifiés et des équipes cynotechniques, les épreuves normalisées d'interprétation d'image, les certifications des bibliothèques TIP), et d'utilisation, de façon temporaire, de la visioconférence pour dispenser certaines formations.

La DSAC a analysé l'impact de la crise :

- sur le maintien en état de validité des certifications des instructeurs de sûreté et des agents de sûreté.
- sur les formations initiales et périodiques des instructeurs de sûreté et des agents de sûreté.
- sur le maintien en état de validité des licences de surveillance sûreté et sur l'obtention de ces licences.

et identifié les mesures d'accompagnement à mettre en place pour la reprise des formations et des jurys de certification des instructeurs et les mesures à mettre en œuvre pour garantir l'absence d'interruption dans la validité des licences des inspecteurs de surveillance et former le plus rapidement possible les nouveaux inspecteurs.

### Adaptations des procédures de sûreté

Compte tenu des règles sanitaires imposées par le Gouvernement, la DSAC a diffusé, après concertation, des fiches/guide pour adapter, lorsque cela est possible, les procédures de contrôle sûreté des passagers dans les aéroports et les conditions d'utilisation des équipements aux règles sanitaires en veillant au maintien de règles de sûreté adaptées.

En parallèle, la DSAC a assuré une coordination entre le ministère du travail, le ministère de la santé, et les organismes représentatifs des aéroports et sociétés de sûreté, pour l'élaboration d'une fiche sanitaire portant sur le métier de « personnel de sûreté aéroportuaire », tout en s'assurant de la cohérence du contenu de cette fiche avec les orientations sanitaires définies aux niveaux national et européen.

La DSAC, en collaboration avec le STAC, a également émis un certain nombre de recommandations afin de promouvoir les bonnes pratiques en matière de maintenance dans le cadre d'une non-utilisation prolongée des différents équipements de sûreté, et de préparer au mieux la reprise de leur exploitation.

### Adaptation des plans de surveillance

La DSAC a adapté ses plans de surveillance en tenant compte, notamment, des échéances d'agrément des opérateurs, des obligations réglementaires européennes, du trafic effectif, et des résultats obtenus par les opérateurs lors des inspections avant la période de confinement.

## Renforcer l'efficacité du dispositif sûreté

La DSAC a poursuivi en 2020 la réflexion lancée en 2018 sur ses missions, ses actions, ses méthodes et son organisation dans le but de renforcer encore l'efficacité du dispositif de sûreté et d'anticiper au mieux les risques. Ces réflexions ont débouché sur la mise en place, en 2019, de 5 groupes de travail rassemblant l'ensemble des partenaires publics intervenant en sûreté ainsi, que les entreprises et acteurs de la sûreté. Ces 5 groupes de travail portent sur : les guides de la DSAC, les systèmes de management de la sûreté et une surveillance basée sur les risques, le recrutement, la formation et la certification des agents de sûreté, les interfaces entre agents de sûreté et équipements, et enfin le recueil et l'analyse des incidents de sûreté.

Les travaux entamés en 2019 ont été poursuivis et consolidés en 2020, et ont été caractérisés par une forte implication et un fort apport de ces acteurs à la réflexion collective malgré la crise sanitaire. Les travaux de réforme des conditions de recrutement, de certification et de formation des instructeurs et des agents de sûreté se poursuivent. De nombreuses pistes pour l'amélioration de l'interface entre agents de sûreté et équipements ont été identifiées. Les conditions de mise en place d'un système de report et d'analyse des événements de sûreté ont été précisées (choix de l'outil, détermination des contributeurs, définition d'une taxonomie des événements à rapporter).

Ces travaux ont également conduit à l'introduction, en 2020, d'une nouvelle action de surveillance dans l'activité de la DSAC consistant à aller inspecter les instructeurs de sûreté pendant l'exercice de leur fonction de formateur. Cette nouvelle action est appelée à se développer dans les années à venir.

## La DSAC et ses partenaires surveillent l'ensemble des acteurs du transport aérien tenus de mettre en œuvre les mesures de sûreté

La DSAC effectue un certain nombre d'actions de surveillance (inspections, audits ou tests en situation opérationnelle), qui sont liées à la délivrance ou au renouvellement d'un agrément ou d'une certification, ou qui ont pour objectif de surveiller la mise en œuvre effective des mesures de sûreté par les opérateurs.

Pour mener à bien sa mission, la DSAC s'appuie également sur les services compétents de l'État, qui prolongent son action en réalisant notamment des inspections ciblées visant la mise en œuvre d'une mesure particulière par les opérateurs, ainsi que des tests en situation opérationnelle. La DSAC s'appuie également sur l'école nationale de l'aviation civile (ENAC) pour la certification et la formation des instructeurs de sûreté et pour la certification des agents de sûreté. Elle s'appuie sur le service technique de l'aviation civile (STAC) pour la certification et la surveillance des équipements déployés sur les aéroports. Elle s'appuie enfin sur des validateurs indépendants.

### Nombre d'entités détentrices d'une certification ou d'un agrément de sûreté délivré par la DSAC au 31/12/2020

|                                                                                                                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Exploitants d'aérodromes                                                                                                                                                         | 59  |
| Entreprises de transport aérien (compagnies aériennes françaises)                                                                                                                | 17  |
| Sites d'agents habilités (entreprises de fret)                                                                                                                                   | 483 |
| Sites de chargeurs connus (entreprises de fret)                                                                                                                                  | 166 |
| Fournisseurs habilités (entreprises d'approvisionnement de bord)                                                                                                                 | 73  |
| Désignations ACC3<br>(air cargo or mail carrier operating into the Union from a third country airport – compagnies aériennes transportant du fret en provenance de pays hors-UE) | 196 |

### Nombre d'inspections en vue d'une délivrance ou d'un renouvellement d'agrément d'entreprises mettant en œuvre des mesures de sûreté au 31/12/2020

|                                              |            |
|----------------------------------------------|------------|
| Exploitants d'aérodromes                     | 11         |
| Entreprises de transport aérien              | 2          |
| Sites d'agents habilités ou chargeurs connus | 249        |
| Fournisseurs habilités                       | 6          |
| ACC3                                         | 8          |
| <b>Total</b>                                 | <b>276</b> |

**Inspections de surveillance continue, tous opérateurs : 219**

**Inspections réalisées sur les équipes cynotechniques (chiens détecteurs d'explosifs) : 134**

**Nombre d'équipes cynotechniques certifiées par le STAC : 200**

**Audits de sûreté d'aéroports : 2** - Ces audits permettent de s'assurer du bon respect des règles de sûreté et de juger sur le terrain des relations entre les différents acteurs concernés. Ils sont complétés par un contrôle du maintien de performance des équipements des plateformes concernées, mis en œuvre par le STAC pour le compte de la DSAC.

**Inspections d'instructeurs en situation pédagogique : 5**

La gendarmerie des transports aériens et la police aux frontières ont réalisé, en 2020, **251** inspections ciblées et **2 393** tests en situation opérationnelle (**944** tests réalisés par la GTA et **1 449** tests réalisés par la PAF).

## Inspections de la Commission européenne

La Commission européenne réalise régulièrement des inspections afin de s'assurer de la mise en œuvre uniforme et conforme de la réglementation sûreté au sein des États membres. Elle a ainsi réalisé en 2020 une inspection sur l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. La DSAC prépare, accompagne et réalise le suivi de ces inspections en collaboration avec la DTA et les services compétents de l'État.

## Sécuriser les systèmes d'information

En 2020, 10 audits ont été réalisés concernant la sécurité des systèmes d'information. Ces audits ont concerné des applications et outils métier utilisés par les agents de la DGAC.

# Environnement et développement durable



©Richard Metzger

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

plans de gêne sonore (PGS) et les plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur les aéroports sont au cœur de l'activité des DSAC-IR. Elles permettent d'alimenter la concertation locale, qui se concrétise par la participation aux commissions consultatives

de l'environnement (CCE) et aux commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR), ainsi que le suivi des chartes de l'environnement et des codes de bonne conduite. Le traitement des infractions environnementales et des plaintes de riverains vient compléter ce dispositif.

Les cartographies et plans environnementaux, avec notamment les projets de plans d'exposition au bruit (PEB), les



©Philippe Lohat

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

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

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

En 2020, la DSAC a participé à 28 commissions consultatives de l'environnement d'aéroports particulièrement sensibles d'un point de vue environnemental, ainsi qu'aux groupes de travail constitués sous leur égide (comités de suivi de la charte environnementale, réunions thématiques). Les DSAC-IR sont chargées de fournir les éléments objectifs relatifs à chaque terrain (statistiques de trafic, analyses et actions de surveillance, éclairages réglementaires) à même d'accompagner les parties prenantes sur la conciliation entre l'activité aéronautique et le respect des riverains.

La DSAC continue de constater que le bruit n'est plus le seul point d'attention des riverains, pour qui la présence d'un aéroport concentre bon nombre de préoccupations telles que les polluants atmosphériques et gaz à effet de serre, la gestion et la pollution de l'eau, ou bien encore le trafic routier induit.

Par ailleurs, les DSAC-IR participent aux commissions consultatives d'aide aux riverains (CCAR), chargées d'étudier les dossiers d'aide à l'insonorisation des domiciles situés dans les zones définies par les plans de gêne sonore (PGS).

## Veiller au respect de la réglementation environnementale

Les aéroports et héliports de France les plus importants en termes de trafic et de nuisances font l'objet d'arrêtés de restriction environnementale visant à réduire la gêne sonore liée à leur exploitation. Les manquements à ces règles sont systématiquement relevés par des agents assermentés de la DSAC et transmis à l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). Les opérateurs encourent une amende pouvant atteindre 40 000€. Parallèlement au traitement des manquements, la DGAC poursuit ses actions de prévention auprès des opérateurs pour diminuer encore le nombre d'infractions.

On notera que la tendance à la baisse du nombre de notifications de procès-verbaux en 2020 n'est pas aussi prononcée que celle du trafic aérien. Ce phénomène est en partie dû au délai entre la commission des faits et le relevé par les agents assermentés.

**Aéroports et héliports faisant l'objet d'arrêtés de restriction environnementale : 16**

**Procès-verbaux dressés pour non-respect des restrictions : 377**

## L'urbanisme, autre volet du développement durable

Pour préserver la sécurité des vols et limiter les nuisances subies par les riverains, il est nécessaire d'imposer des contraintes à l'urbanisation, après des études au cas par cas permettant de garantir la pertinence de chaque décision.

Autour des aéroports, la DSAC travaille à la mise à jour des plans d'exposition au bruit (PEB) : plus de 200 aérodromes sont ainsi aujourd'hui dotés de tels plans, ou font actuellement l'objet d'une procédure de création ou de révision.

Près des aérodromes ou autour des moyens de navigation aérienne, les DSAC-IR recherchent des solutions parfois innovantes pour concilier les enjeux locaux de développement et la sécurité aérienne et sont amenées à produire des avis dans de très nombreuses consultations. Le service national d'ingénierie aéroportuaire (SNIA) est dorénavant le point d'entrée unique pour les dossiers d'urbanisme de la DGAC.

Les DSAC-IR continueront à être mises à contribution pour les projets complexes pour lesquels leur expertise et leur connaissance du terrain restent indispensables.



©Pixabay

# Les directions interrégionales



## Le regard et le relais en région du service à compétence nationale

La direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) comprend un échelon central, situé à Paris, et neuf directions interrégionales, dénommées DSAC-IR, réparties sur le territoire métropolitain, dans les départements d'Outre-mer et dans les collectivités de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy.

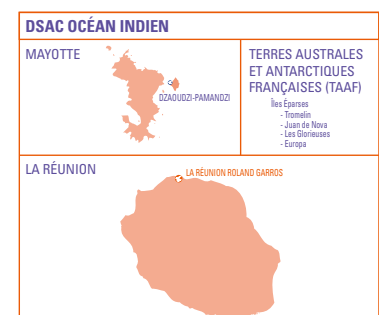
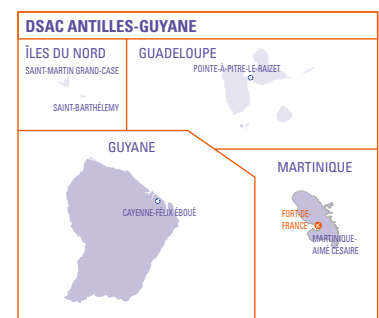
Sous réserve des compétences de l'échelon central, les directions interrégionales sont chargées de prendre les actions, les mesures et les décisions requises à l'égard des personnes et des organismes ou concernant des systèmes ou des matériels, dans les matières de sécurité et de sûreté. En liaison avec l'échelon central, elles préparent et exécutent leur budget, préparent et assurent la facturation des redevances pour services rendus par l'État pour la sécurité et la sûreté de l'aviation civile et la réalisation des achats. Elles sont chargées de la gestion individuelle des agents de leur direction et contribuent à l'élaboration et à la mise en œuvre du plan de formation.

Les activités mentionnées sont exercées en s'appuyant soit sur les moyens propres de la DSAC-

IR concernée, soit sur les moyens disponibles au sein de l'échelon central ou encore au sein d'autres DSAC-IR selon les méthodes et les procédures définies par l'échelon central.

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

Les DSAC-IR participent aux actions de la DTA en matière d'espace aérien et de relations avec les usagers dans ce domaine.



Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, la DSAC Nord a plus spécifiquement la charge de la tenue du registre des immatriculations d'aéronefs et des approbations des programmes de vol.



# DSAC Antilles-Guyane



Directeur : **Thierry Buttin**  
Siège : **Aéroport Martinique-Aimé Césaire**



L'année 2020 a été une année aux antipodes de celle que nous avions imaginé.

Le surgissement du COVID-19, les confinements successifs, le quasi-arrêt du transport aérien, la mise en place de mesures sanitaires strictes ont complètement bouleversé notre activité.

Trois leçons méritent d'être retenues à ce stade même si la crise n'est pas encore terminée.

La première leçon, c'est que notre organisation, à la DSAC Antilles-Guyane, a tenu. Jamais notre activité ne s'est arrêtée ; la mobilisation des agents pour faire face aux multiples défis a été extraordinaire : traitement des demandes des clients, mise en place des nouvelles règles sanitaires, réponses aux multiples sollicitations préfectorales, adaptation à des règles

en évolution permanente. Ce gros défi a été rendu possible grâce à tous les agents que je remercie vivement.

Deuxième leçon, nous avons bouleversé nos méthodes de travail : multiplication du télétravail, mobilisation pour doter les agents d'outils informatiques permanents, organisation sanitaire stricte. Ceci nous a permis d'éviter tout cluster au travail et d'avoir au niveau global de la DSAC Antilles-Guyane finalement très peu de cas.

Troisième leçon, nous avons dû faire face à des missions nouvelles : participation à la régulation du trafic, priorisation du fret vers les Antilles et la Guyane, suivi quotidien des flux de trafic. Là encore, tout s'est fait très naturellement et notre organisation a été performante et reconnue tant au plan local qu'au niveau national. C'est une grande source de satisfaction pour nous collectivement.

À travers cette crise, nous avons pu mesurer à quel point le transport aérien en Antilles-Guyane était indispensable. Un exemple parmi tant d'autres, le pont aérien en ATR42 mis en place entre Cayenne et Maripasoula pour rapatrier les collégiens bloqués par la fermeture des écoles.

Cela nous rend optimistes pour l'avenir. Nous allons retrouver une aviation dynamique qui sortira aussi plus verte de la crise. La DSAC Antilles-Guyane est prête à relever ce nouveau défi.

## Les chiffres de 2020

### Aérodromes

#### Nombre de plateformes

- 9 ouverts à la CAP dont 7 aérodromes commerciaux
- 7 aérodromes agréés à usage restreint
- 16 plateformes ULM
- 3 hélistations

#### Sécurité des aérodromes

- 7 exploitants d'aérodromes certifiés
- 16 pistes homologuées
- 2 audits SGS
- 2 contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)
- 5 audits OR
- 5 audits OPS-INFRA
- 16 suivis de PAC
- 3 aérodromes dotés d'un PEB en cours de révision

### Navigation aérienne

- 4 audits AFIS

### Sûreté

- 7 agréments de sûreté renouvelés en 2020 : 2 agents habilités, 1 chargeur connu, 1 fournisseur habilité d'approvisionnements de bord, 3 exploitants d'aérodrome
- 4 réunions de comité opérationnel de sûreté (COS) – 1 Aéroport de Martinique Aimé Césaire, 1 Aéroport de Pointe-à-Pitre Le Raizet, 2 Aéroport de Cayenne-Félix Éboué
- 2 commissions sûreté – 1 Aéroport de Pointe-à-Pitre Le Raizet, 1 Aéroport de Cayenne-Félix Éboué
- 3 inspections de surveillance (Agents habilités avec la GTA) – 1 fournisseur habilité d'approvisionnements de bord, 3 exploitants d'aérodrome, 1 chargeur connu

### Surveillance transport public

- 5 entreprises transport aérien :  
4 Cies avions et 1 Cie hélicoptère
- 8 actes de surveillances dont 1 pour le compte de la DSAC-SE
- 72 contrôles techniques : 38 SAFA, 30 SANA, 4 SACA

### Aviation générale

- 188 sociétés de travail aérien (dont 173 exploitants drones) :  
29 en Guyane, 81 en Martinique, 78 en Guadeloupe
- 2 organismes de formation approuvés (ATO) et 12 organismes de formation déclarés (DTO) : 4 DTO en Martinique, 7 DTO + 2 ATO en Guadeloupe, 1 DTO en Guyane
- 676 actes de gestion sur licences :  
47 en Guyane – 373 en Guadeloupe – 256 en Martinique

### Régulation économique

- 72 agréments d'assistants en escale
- 11 lignes OSP
- 6 licences d'exploitation de transporteurs aériens

### Ressources

Effectifs : **82 agents**  
Budget : **2 000 000 €**





Directrice : **Muriel Preux**  
Siège : **Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry**

## Un impact majeur

Alors que la région Auvergne-Rhône-Alpes connaissait depuis plusieurs années une croissance dynamique tant dans l'aviation commerciale que dans l'aviation d'affaires, la pandémie de la COVID-19 a marqué, dès le 15 mars, une diminution drastique du trafic commercial international, mais aussi une forte réduction du trafic domestique.

L'impact a été majeur pour Lyon-Saint-Exupéry qui a vu son trafic s'écrouler, avec la fermeture des frontières et les deux confinements. Les projets de développement ont été freinés ou reportés (ouverture de la base Volotéa, ouverture de ligne par Qatar Airways) ; les lignes des grandes compagnies telles qu'Air France, Air Canada, Emirates, et celles des transporteurs desservant le Maghreb ou la Turquie ont été également touchées. Le trafic résiduel a été assuré au terminal 2 tandis que le terminal 1 reste encore fermé en ce début d'année.

Les aéroports à activité saisonnière, Chambéry et Grenoble, ont vu leur trafic charter ski prématurément stoppé le 15 mars et la saison hiver 2020/2021 qui n'a pu démarrer en décembre, reste en suspens pour le mois de février 2021 avec d'ores et déjà les annulations de la Russie et un fort doute sur les charters en provenance du Royaume-Uni, qui est confiné.

L'aéroport de Clermont-Ferrand a également connu un coup de frein sur son trafic mais il a pu accueillir sur son tarmac une partie de la flotte du groupe Air France à l'arrêt.

## Une forte réactivité à la crise

Pour autant, la DSAC Centre-Est a continué à assurer ses missions de sécurité tant pour le trafic résiduel, que pour les activités liées à la crise (fret médical, transport sanitaire, etc.), mais aussi pour permettre le maintien des compétences des professionnels et anticiper la reprise des activités aériennes commerciales et loisir.

Ainsi pour la DSAC, l'accompagnement des opérateurs est devenu primordial, dans une première étape, avec la mise en œuvre de dérogations ou mesures d'adaptation des règlements. Les actions de surveillance ont dû s'adapter, tant en calendrier qu'en modalités avec des réunions souvent à distance avec les opérateurs.

La DSAC-CE a en outre contribué à la définition et à la garantie d'un maillage aéroportuaire indispensable pour assurer les vols sanitaires, les vols de fret et les vols de rapatriement. Elle a également participé à la mise en œuvre des mesures sanitaires et des centres de tests dans les aéroports en accompagnant les préfetures, l'ARS et les exploitants.

## La résurgence des sujets environnementaux

Alors que la diminution du trafic aurait pu atténuer les problèmes environnementaux, le ressenti des riverains a été décuplé à la reprise de l'aviation légère entre les deux vagues de la pandémie, provoquant de nombreuses réclamations. La DSAC Centre-Est a repris sa mission de concertation et de pédagogie afin de trouver une solution de compromis

entre les usagers et les riverains des terrains. Pour autant la fermeture de l'aérodrome de Sallanches a été actée le 1<sup>er</sup> septembre 2020.

La DSAC Centre-Est a activement participé avec la préfecture de la Haute-Savoie à la préparation de l'arrêté de protection des espaces naturels du Mont-Blanc, signé le 1<sup>er</sup> octobre 2020.

## Une bonne adaptation au télétravail

Tout au long de cette crise sanitaire, la DSAC Centre-Est a assuré sa présence auprès de tous les opérateurs, compagnies aériennes, exploitants d'aéroports, aéroclubs et fédérations d'usagers, mais elle a aussi renforcé son rôle auprès des décideurs, des préfetures et de l'ARS.

Cette réactivité a été rendue possible par une anticipation dès le début de mois de mars d'un plan de continuité d'activité. Celui-ci, même s'il était en deçà du scénario imposé le 16 mars, a permis que la DSAC Centre-Est s'adapte au plus vite au confinement et que la quasi-totalité des agents puissent poursuivre leur activité en télétravail. La qualité d'adaptation de tous, l'investissement des managers, la disponibilité et l'efficacité de l'équipe du support ont contribué à relever le défi que nous a imposé la situation sanitaire. C'est dans les moments difficiles que l'on mesure la résilience de ses équipes. Aucun doute, la DSAC Centre-Est a assurément surmonté cette épreuve.

Le contexte de 2021 nous oblige à continuer nos efforts et à relever le défi sur la durée, avec l'ambition de faire preuve d'adaptation et d'assurer pleinement nos missions.

# Les chiffres de 2020

## Aérodromes

### Nombre de plateformes

|     |                                                               |
|-----|---------------------------------------------------------------|
| 37  | aérodromes ouverts à la CAP<br>dont 11 aérodromes commerciaux |
| 19  | aérodromes agréés à usage restreint (2 fermetures en 2020)    |
| 41  | aérodromes à usage privé                                      |
| 115 | plateformes ULM                                               |
| 55  | hélistations (5 fermetures en 2020)                           |
| 46  | hélisturfaces                                                 |
| 5   | hydrosurfaces                                                 |
| 5   | altiports                                                     |
| 30  | altisurfaces (1 fermeture en 2020)                            |
| 53  | plateformes ballons permanentes                               |

### Sécurité des aérodromes

|    |                                                                                                                        |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5  | exploitants d'aérodromes certifiés UE                                                                                  |
| 53 | pistes homologuées                                                                                                     |
| 36 | pistes à vue de jour                                                                                                   |
| 3  | audits nationaux OR hors DSAC-CE                                                                                       |
| 8  | contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)                    |
| 7  | audits / contrôles sur aérodromes certifiés                                                                            |
| 5  | contrôles relatifs aux caractéristiques techniques des hélistations                                                    |
| 2  | approbations de PSA (révisions partielles) par arrêté ministériel en 2020 (au total 32 aérodromes sont dotés d'un PSA) |

## Environnement

|    |                                                                                                                           |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 30 | PEB en vigueur + Genève aux normes actuelles                                                                              |
| 1  | aérodrome doté d'un PGS                                                                                                   |
| 4  | réunions de commission consultative environnement (CCE) et 1 réunion du comité de concertation environnementale de Genève |

## Navigation aérienne

|    |                                                                              |
|----|------------------------------------------------------------------------------|
| 2  | audits AFIS et 3 réunions de suivi                                           |
| 48 | changements notifiés par les prestataires AFIS dont 14 suivis par la DSAC-CE |
| 2  | réunions CCRAGALS                                                            |
| 1  | participation à des audits AFIS hors territoire de la DSAC-CE                |



## Sûreté

|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4  | agrément de sûreté délivrés ou renouvelés : 1 d'exploitant d'aérodrome (sur 5 agréments), 0 d'entreprise de transporteur aérien (sur 2 agréments), 3 d'agents habilités représentant 18 sites (sur 53 sites agréés), 0 de fournisseur habilité (sur 2 agréments), 0 de chargeur connu (sur 9 agréments) |
| 0  | audit de sûreté d'un aéroport de la DSAC/IR                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 0  | inspection CE d'opérateur de la DSAC/IR                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 11 | réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 3  | commissions sûreté                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

## Surveillance transport public

|     |                                                                                            |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 18  | entreprises transport aérien dont : 9 Cies avions, 9 Cies hélicoptères (1 retrait en 2020) |
| 36  | Stés ballons                                                                               |
| 15  | audits                                                                                     |
| 28  | inspections                                                                                |
| 209 | contrôles techniques : 157 SAFA, 52 SANA                                                   |

## Aviation générale

|       |                                                                                                                                                                                                            |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 357 | sociétés de travail aérien : 12 SPO avion, 9 SPO hélico, 19 ULM, 1317 exploitants drones                                                                                                                   |
| 10    | Sociétés exploitant un avion à motorisation complexe (NCC)                                                                                                                                                 |
| 17    | dossiers de manifestations aériennes : 6 petites (dont 1 annulée cause dossier incomplet), 2 moyennes (dont une annulée cause COVID-19) et 9 grandes (8 annulées cause COVID-19 et une annule cause météo) |
| 19    | organismes de formation approuvés (ATO)                                                                                                                                                                    |
| 5 169 | actes de gestion sur les licences                                                                                                                                                                          |
| 22    | dossiers d'infraction traités                                                                                                                                                                              |
| 2     | commissions de discipline tenues                                                                                                                                                                           |

## Régulation économique

|    |                                                                                                          |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 82 | agrément d'assistants en escale dont 18 dossiers traités (nouveaux, extensions, renouvellements) en 2020 |
| 2  | lignes OSP (Aurillac et Le Puy)                                                                          |
| 32 | licences d'exploitation de transporteurs aériens                                                         |

## Ressources humaines et financières

|                       |
|-----------------------|
| Effectifs : 75 agents |
| Budget CP : 769 500 € |





Directeur : **Richard Thummel**  
Siège : **Athis-Mons et Roissy**

## Au service de la sécurité, de la sûreté et des opérateurs en période de crise

Comme tous les services de la DSAC, la DSAC Nord a été mobilisée au long de l'année 2020 pour gérer les conséquences de l'épidémie sur le secteur aérien.

Mais cette année a également été marquée par d'autres évolutions significatives. La première d'entre elle est l'évolution du périmètre d'activité de la direction interrégionale, avec la création, dans le cadre d'un transfert de compétences de la direction du transport aérien (DTA) à la DSAC, des missions MDA et MDI. La mission des autorisations de transport aériens approuve les programmes de vols des compagnies françaises et étrangères, la mission des immatriculations gère le registre des 18 000 aéronefs civils immatriculés en France. Elles ont au cours de l'année, en relation fonctionnelle étroite avec la DTA, relevé les défis de la transition, du déménagement à Athis-Mons et des impacts de la crise sanitaire et de la préparation du Brexit.

Côté aéroports, Lille-Lesquin a connu un changement d'exploitant et la société Aéroport de Lille, filiale d'Eiffage et de la société Aéroport de Marseille est depuis le 1<sup>er</sup> janvier en charge de sa gestion. L'aéroport a choisi volontairement de soumettre à la concertation publique un projet de modernisation, visant notamment à adapter l'aérogare aux besoins à venir. Beauvais Tillé a accueilli le 3 décembre la seule nouvelle base de Ryanair en Europe en 2020 et la première base de l'aéroport picard, qui démarre avec deux Boeing 737-800.

Pour les aéroports parisiens, la DSAC Nord a dans le domaine de la surveillance de la sécurité géré un flux significatif de changements pour approbation proposés par ADP ; si certains étaient liés aux adaptations au contexte sanitaire, nombre d'entre eux visaient à anticiper des projets de travaux ou évolutions réglementaires. Dans le domaine de la sûreté, la préparation, la conduite et le suivi des résultats de l'inspection de Paris-Charles-de-Gaulle, menée par la Commission européenne en janvier, ont marqué et rythmé cette année.

2020 aura également été l'année de la préparation de l'entrée en vigueur de nouvelles dispositions relatives à l'agrément des assistants en escale, et celle de la délivrance aux prestataires AFIS d'un certificat de sécurité renouvelé, conformément aux dispositions du règlement européen.

Enfin, elle aura vu le transfert à la DSAC Nord de la surveillance de sécurité de la compagnie Valljet et la naissance d'une nouvelle compagnie, Amelia, au sein du groupe Regourd, à qui la DSAC Nord a délivré son certificat de transporteur aérien mi-décembre.

En complément de ces dossiers importants, les équipes de la DSAC Nord ont su faire preuve d'agilité, d'innovation, de sens du service pour accompagner les opérateurs dans la crise en maintenant un haut niveau de sécurité.

En matière de gestion des ressources, un travail exceptionnel a été accompli pour assurer la sécurité sanitaire des locaux, permettre le télétravail et gérer les différentes phases de déconfinement, permettant ainsi aux agents d'assurer leurs missions dans les conditions les moins dégradées possibles.

Ces missions hors du commun ont été la gestion de nombreuses dérogations dans les domaines des personnels navigants et des opérations aériennes, comme pour le transport de fret en cabine par exemple et la réalisation de contrôles techniques d'exploitation hors norme. Elles ont été de traiter en termes de sécurité des fermetures et réouvertures au trafic commercial d'aéroports, à Orly et Beauvais, de suivre l'impact en termes de sûreté de la configuration d'Orly et de ses halls, tour à tour fermés puis ouverts, et de la cessation d'exploitation de certains terminaux à Roissy. Elles ont été d'accompagner les opérateurs d'aviation générale et de traiter les attentes sur les aérodromes franciliens à l'issue de déconfinement et des plaintes de riverains en forte croissance.

Cette mobilisation des équipes dans un contexte difficile, avec le soutien appuyé des directions techniques de la DSAC, a mis en évidence l'agilité de la direction inter-régionale. Elle est gage d'une capacité à accompagner dans le futur la reprise d'activité attendue et la transition environnementale du secteur.



# Les chiffres de 2020

## Aérodromes

### Nombre de plateformes

|            |                                                                                              |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>44</b>  | aérodromes ouverts à la CAP dont 13 aérodromes commerciaux (aérodromes assujettis à la taxe) |
| <b>8</b>   | aérodromes agréés à usage restreint dont 1 militaire                                         |
| <b>17</b>  | aérodromes à usage privé                                                                     |
| <b>54</b>  | plateformes ULM                                                                              |
| <b>46</b>  | hélistations                                                                                 |
| <b>77</b>  | hélisturfaces                                                                                |
| <b>18</b>  | plateformes ballons permanentes                                                              |
| <b>139</b> | zones aéromodélisme                                                                          |

### Sécurité des aérodromes

|           |                                                                                                     |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>5</b>  | exploitants d'aérodromes certifiés UE                                                               |
| <b>47</b> | aérodromes avec pistes homologuées                                                                  |
| <b>1</b>  | audit SGS et une inspection                                                                         |
| <b>9</b>  | contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA) |

## Environnement

|            |                                                         |
|------------|---------------------------------------------------------|
| <b>25</b>  | aérodromes dotés d'un PEB                               |
| <b>6</b>   | PEB en cours de révision                                |
| <b>5</b>   | réunions de commission consultative environnement (CCE) |
| <b>241</b> | plaintes environnementales traitées                     |

**Urbanisme** - avis rendus sur dossiers complexes uniquement, le guichet unique a été mis en place au 01/01/2020

|            |                                                                    |
|------------|--------------------------------------------------------------------|
| <b>47</b>  | avis sur permis de construire (et déclarations préalables, PA, CU) |
| <b>48</b>  | avis sur PLU                                                       |
| <b>229</b> | avis sur obstacles                                                 |
| <b>47</b>  | avis sur projets et PC éoliens                                     |

### Manquements Environnementaux

|           |                                                                             |
|-----------|-----------------------------------------------------------------------------|
| <b>12</b> | non-respects conditions utilisation APU                                     |
| <b>18</b> | chapitres 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB (Roissy)           |
| <b>47</b> | non-respects créneaux COHOR de nuit CDG                                     |
| <b>60</b> | sorties de VPE                                                              |
| <b>20</b> | manquements divers (plage de silence TSU, seuils bruit CDG, couvre-feu ORY) |

## Navigation aérienne

|           |                                                   |
|-----------|---------------------------------------------------|
| <b>0</b>  | audit AFIS en DSAC Nord                           |
| <b>3</b>  | audits AFIS hors territoire DSAC Nord             |
| <b>6</b>  | audits DSNA                                       |
| <b>2</b>  | réunions CCRAGALS                                 |
| <b>8</b>  | dossiers espace aérien permanents                 |
| <b>50</b> | dossiers espace aérien temporaires via CRG        |
| <b>1</b>  | examen de changement AFIS                         |
| <b>3</b>  | examens de changements DSNA                       |
| <b>8</b>  | procédures aux instruments (instruction dossiers) |

## Sûreté

### Nombre d'opérateurs de sûreté surveillés par la DSAC Nord

|            |                                                                           |
|------------|---------------------------------------------------------------------------|
| <b>5</b>   | exploitants d'aérodrome                                                   |
| <b>78</b>  | entreprises de transporteur aérien étrangères                             |
| <b>9</b>   | entreprises de transporteur aérien françaises                             |
| <b>80</b>  | agents habilités sur 135 sites                                            |
| <b>32</b>  | fournisseurs habilités                                                    |
| <b>42</b>  | chargeurs connus sur 45 sites                                             |
| <b>29</b>  | organismes de formation                                                   |
| <b>1</b>   | inspection de la Commission européenne                                    |
| <b>5</b>   | réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)                           |
| <b>20</b>  | commissions de sûreté                                                     |
| <b>16</b>  | réunions de réseaux locaux sûreté (spécificité Orly)                      |
| <b>189</b> | actions de surveillance dont 47 délivrances ou renouvellement d'agréments |
| <b>20</b>  | approbations de cours                                                     |

## Surveillance transport public

|            |                                                                           |
|------------|---------------------------------------------------------------------------|
| <b>20</b>  | entreprises de transport aérien dont : 19 Cies avions, 1 Cie hélicoptères |
| <b>15</b>  | Stés ballons                                                              |
| <b>52</b>  | audits CAT Avion, 9 CAT Hélicoptère                                       |
| <b>399</b> | contrôles techniques : 199 SAFA, 126 SACA, 74 SANA                        |

## Aviation générale

|               |                                                                                             |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>2 601</b>  | sociétés de travail aérien (dont 2537 exploitants drones, 64 annexes 2 et ULM)              |
| <b>145</b>    | organismes de formation (toutes activités confondues : avion, vol à voile, hélico, ballons) |
| <b>42</b>     | actions de surveillance auprès des organismes de formation                                  |
| <b>6</b>      | manifestations aériennes dont : 6 petites – 0 moyenne – 0 grande                            |
| <b>121</b>    | dérogations de survol délivrées                                                             |
| <b>52</b>     | dérogations Toussus (auto info)                                                             |
| <b>24 238</b> | actes réalisés sur licences de personnel navigant                                           |
| <b>832</b>    | dossiers ULM (CI, FI, LSA)                                                                  |
| <b>60</b>     | dossiers d'infraction du personnel navigant traités                                         |
| <b>1</b>      | commission de discipline tenue                                                              |
| <b>34</b>     | opérateurs AIR OPS (dont 17 SPO, 11 NCC)                                                    |
| <b>2</b>      | exploitants hauts risques (HR)                                                              |
| <b>16</b>     | approbations de LME                                                                         |
| <b>38</b>     | inspections (dont 11 NCC/SPO et 29 drones)                                                  |
| <b>29</b>     | dérogations et autorisations spécifiques pour des exploitants de drones                     |
| <b>5</b>      | créations provisoires ou modifications activité aéromodélisme                               |
| <b>32</b>     | lâchers de lanternes célestes                                                               |
| <b>28</b>     | feux d'artifices                                                                            |
| <b>18</b>     | ZIT préfectorales                                                                           |
| <b>56</b>     | NOTAMs obstacles (grues, panne de balisage)                                                 |
| <b>11</b>     | accidents d'aéronefs et 6 victimes (2 morts et 4 blessés)                                   |

## Régulation économique

**536** agréments d'assistants en escale dont 120 délivrés ou renouvelés

**16** licences d'exploitation de transporteurs aériens

## Immatriculations des aéronefs

**16 000 aéronefs inscrits au registre français**

| Nombre d'inscriptions au registre en 2020 | 1 908 |
|-------------------------------------------|-------|
|-------------------------------------------|-------|

|                       |     |
|-----------------------|-----|
| Dont immatriculations | 384 |
|-----------------------|-----|

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| Dont transferts de propriété | 802 |
|------------------------------|-----|

|                 |     |
|-----------------|-----|
| Dont radiations | 202 |
|-----------------|-----|

|                |     |
|----------------|-----|
| Dont locations | 174 |
|----------------|-----|

|                              |    |
|------------------------------|----|
| Dont radiations de locations | 89 |
|------------------------------|----|

|                  |     |
|------------------|-----|
| Dont hypothèques | 169 |
|------------------|-----|

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| Dont radiations d'hypothèques | 87 |
|-------------------------------|----|

|              |   |
|--------------|---|
| Dont saisies | 1 |
|--------------|---|

## Autorisations de transport aérien

**120** programmes réguliers de compagnies étrangères approuvés en mars 2020 et 90 en octobre 2020

**22** programmes réguliers de compagnies françaises approuvés en mars 2020 et 17 en octobre 2020

Dès le début de la crise sanitaire, la DSAC-N a su faire face à l'afflux de demandes urgentes d'autorisations pour des vols de rapatriement et des vols de transports de masques et matériel médical. Entre le 16 mars et le 31 mai 2020, ce sont 232 vols de rapatriement et 300 vols cargo entre l'Asie et la France qui ont été autorisés dans des délais extrêmement serrés.

## Ressources

Effectifs : **167 agents**

Budget : **1 891 945 €**

**6** comités techniques

**9** CHSCT

**7** réunions de service





# DSAC Nord-Est



Directeur : **Emmanuel Jacquemin**  
Siège : **Aéroport de Strasbourg-Entzheim**



Dans un contexte international de chute du trafic aérien en raison de la pandémie de COVID-19, j'ai découvert, à ma prise de fonction en juin 2020, une DSAC Nord-Est très engagée, à l'instar de l'ensemble du service à compétence nationale, à maintenir et à garantir un niveau optimal de sécurité et de sûreté de ses opérateurs, à travers des modalités renouvelées d'intervention en réponse à la gestion de crise.

Ainsi, la coordination étroite avec l'ensemble des institutionnels a permis, lors du 1<sup>er</sup> confinement du printemps 2020, d'accompagner les exploitants aériens locaux dans la mise en place de solutions techniques et réglementaires, adaptées aux problématiques soulevées par le COVID-19. Il s'agissait notamment de la création de zones réglementées spécifiques, visant à réserver aux seuls transports sanitaires les espaces autour de l'hôpital de Mulhouse connaissant une intense activité d'évacuations sanitaires par hélicoptère et ceux autour de l'aérodrome d'Habsheim servant de

base arrière aux hélicoptères lourds de l'ALAT engagés dans l'opération ; du suivi de l'approvisionnement, de l'acheminement aérien et de la livraison des masques et matériels sanitaires sur les aérodromes de Bâle-Mulhouse et Châlons-Vatry, en lien avec le SGARE Grand Est, la GTA et la PAF ; de la création d'hélisurfaces préfectorales temporaires en agglomération dans le cadre de transports sanitaires au bénéfice de certains hôpitaux non dotés d'installations dédiées, ou encore du recensement des aérodromes nécessaires aux évacuations sanitaires tant pour le ravitaillement en JET A1 des hélicoptères que pour des mouvements d'avions pour ceux situés à proximité d'hôpitaux, en lien avec le SAMU et les compagnies SMUH.

La DSAC Nord-Est a en outre accompagné nombre d'exploitants aéroportuaires en vue de la remise en service des aérodromes d'aviation légère utilisés dans le cadre de missions d'intérêt général (surveillance aérienne de pipe-lines et de lignes

électriques), tels que Pontarlier, Lons-le-Saunier Courlaoux et Dijon-Darois avec la délivrance d'une attestation de mission d'intérêt général aux clubs exploitants.

Les impacts économiques ont été majeurs pour les acteurs aéronautiques, notamment les exploitants aéroportuaires confrontés à la chute brutale et très significative du trafic passagers (comprise entre -60 et -85% sur les principales plateformes du Grand-Est et de la Bourgogne Franche-Comté). Avec l'objectif d'assurer la continuité de service, cela a nécessité la mise en place des différents outils de soutien comme les d'avances des dépenses relatives aux missions de sûreté et de sécurité, ou les accords d'activité partielle de longue durée. Mais cela a nécessité aussi de se projeter dans l'avenir, malgré toutes les incertitudes, pour prendre les décisions stratégiques nécessaires, notamment en matière de politique d'investissement.

À cet égard, il faut intégrer des enjeux et une demande sociétale accrus de transition écologique durable. Sur le territoire de la DSAC Nord-Est, différentes actions sont engagées en la matière, notamment sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement 2018-2022. Le professionnalisme et la résilience des équipes de la DSAC Nord-Est a permis d'adapter notre accompagnement métier auprès de nos opérateurs et des acteurs de nos territoires, dans le cadre de nos missions de surveillance et régaliennes. C'est un challenge exigeant que nous aurons à poursuivre en 2021 et à moyen terme.

# Les chiffres de 2020

## Aérodromes

### Nombre de plateformes

**63** aérodromes ouverts à la CAP dont **17** aérodromes commerciaux

**17** aérodromes agréés à usage restreint

**53** aérodromes à usage privé

**164** plateformes ULM

**36** hélistations

**20** hélisurfaces

**2** hydrobases (dont 1 avion et 1 ULM)

**2** hydrosurfaces

**2** altisurfaces

**129** plateformes ballons permanentes

**209** zones aéromodélisme

### Sécurité des aérodromes

**5** exploitants d'aérodromes certifiés UE

**26** aérodromes dont les pistes sont homologuées par décision

**5** contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)

**2** contrôles SSLIA / SPPA

**5** contrôles sur hélistations

**6** audits de surveillance d'aérodromes certifiés UE dont 1 audit national de suivi de conversion.

**2** révisions partielles de PSA, sur 63 aérodromes dotés d'un PSA et 77 devant être dotés

## Environnement

**25** aérodromes dotés d'un PEB (sur 29 devant être dotés d'un PEB)

**1** protocole signé fin 2019 pour l'aéroport de Strasbourg-Entzheim

**1** aérodrome doté d'un PGS

**1** réunion de la commission consultative d'aide aux riverains (CCAR)

**1** arrêté de restriction d'exploitation

**2** réunions de la commission consultative environnement (CCE)

## Navigation aérienne

**13** organismes AFIS et 13 certificats AFIS conformes au règlement (UE) 2017/373 délivrés

**5** audits AFIS sur le territoire de la DSAC-NE

**13** réunions de surveillance AFIS

Participation à **6** audits AFIS hors territoire de la DSAC-NE

**38** Agents AFIS qualifiés dont 8 Qualifications AFIS délivrées en 2020

**19** aérodromes dotés de procédures IFR et 10 procédures IFR approuvées en 2020

**2** réunions CCRAGALS

**1** réunion avec les usagers de l'aérodrome de Nancy dans le cadre de la création d'une zone à radio obligatoire

**227** dossiers de création, modification, suppression d'espaces aériens et de localisations d'activités légères, sportives et récréatives, à titre permanent ou temporaire

## Sûreté

**25** agréments de sûreté délivrés ou renouvelés : **1** d'exploitant d'aérodrome (sur 5 agréments), **21** de site d'agents habilités (sur 87 agréments), **0** de fournisseur habilité (sur 4 agréments), **3** de chargeurs connus (sur 16 agréments)

**11** réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)

**3** commissions sûreté

## Surveillance transport public

**6** entreprises transport aérien :  
**3** Cies avions, **3** Cies hélicoptères

**38** Stés ballons

**18** audits en 2020

**62** contrôles techniques en 2020 : **14** SAFA, **37** SACA, **11** SANA

## Aviation générale

**836** sociétés de travail aérien (dont 802 exploitants de drones)

**6** exploitants NCC

### Manifestations aériennes 2020 :

**2** petites (dont 1 aéromodélisme) – **2** moyennes – **0** grande (pour **16** manifestations prévues sur l'année)

**16** organismes de formation approuvés

**118** organismes de formation déclarés

**4 473** titres aéronautiques délivrés en 2020

**11** dossiers d'infraction traités

**1** commission de discipline tenue

## Régulation économique

**91** agréments d'assistants en escale (dont **14** délivrés en 2020)

**3** lignes OSP en cours

**21** licences d'exploitation de transporteurs aériens (1 réexamen de licence en 2020)

## Ressources

Effectifs : **77 agents**

Budget : **1 668 853 €**





Directeur : **Lionel Montocchio**  
Siège : **Aéroport de La Réunion-Roland Garros**



## La filière aéronautique, clé de voûte de la résilience

La crise sanitaire majeure que nous traversons aujourd'hui est exceptionnelle par sa portée, par sa durée et par l'incertitude qu'elle engendre.

Cette situation impacte de plein fouet l'ensemble de l'activité économique qui, du fait des restrictions de déplacements, se trouve privée notamment des flux de personnes dont le système aéronautique est un véhicule majeur, encaissant ainsi une onde de choc d'une violence inouïe qui génère pour l'ensemble des acteurs de ce système un séisme d'une magnitude économique et sociale dont l'amplitude peine encore à être mesurée avec précision.

Pour autant, la préservation de la continuité territoriale entre la France métropolitaine, Mayotte et La Réunion dès le mois de mars 2020 fut essentielle. La mobilisation d'une *task force* civile et militaire et la mise en place en un temps record du pont aérien La Réunion/Mayotte n'ont été rendus possible que par la solidité des liens qui unissent les acteurs du système aéronautique et qui lui ont permis de montrer sa capacité de résilience dans un environnement extrêmement dégradé.

Alors que, durant le confinement, la desserte commerciale passagers de Mayotte était suspendue et celle de La Réunion réduite à trois vols hebdomadaires, la mobilisation de tous les acteurs au sein de la *task force* « pont aérien » a permis de rompre l'isolement de Mayotte en préservant l'approvisionnement en fret médical sensible, la relève de personnels soignants et les évacuations sanitaires.

L'aéroport de La Réunion-Roland Garros a par ailleurs été le théâtre d'opérations de rapatriement de citoyens européens en provenance des États voisins de la zone Océan Indien au moyen d'une importante série de vols d'Air France et de KLM entre l'Afrique du Sud, La Réunion et les Pays-Bas.

La reconstruction du trafic entre la métropole, La Réunion et Mayotte s'est dessinée dès le mois de mai 2020 par l'instauration d'un corridor sanitaire. Ce dispositif inédit, fruit d'une démarche collaborative, a rassemblé, sous l'égide de la DSAC Océan Indien, les exploitants d'aéroports SA ARRG, EDEIS et ADP, Air France et la compagnie basée Air Austral. La desserte des territoires insulaires de l'océan Indien fut dès lors une des toutes premières lignes long courrier au monde à pouvoir réamorcer une exploitation commerciale passagers.

Toutes les équipes de la DSAC Océan Indien se sont entièrement mobilisées pour assurer la continuité de la mission du service à la fois dans le cadre du plan de continuité d'activité et par le recours au télétravail très largement répandu qui a démontré ainsi son efficacité. Tout a été mis en œuvre pour accompagner la reprise d'activité par l'adaptation des méthodes de surveillance, la réalisation de la surveillance à

distance, la délivrance des dérogations nécessaires (butée PNT, fret en cabine, civières en cabine, vol avec un nombre réduit de PNC, temps de service vol, vol hors liste minimale d'équipement).

Par-delà ce constat, alors que la crise est toujours prégnante, il importe d'ores et déjà de préparer le rebond, car la résilience du monde économique est indéfectiblement

liée à la reprise d'activité du système aéronautique dans sa globalité. Cette reprise implique que soit assuré et maintenu un contact étroit entre tous les acteurs du système renforcé par l'approche filière pour anticiper et accompagner la reprise dans un processus vertueux, donnant plus de portance et de perspectives à un écosystème mis à mal.

## Les chiffres de 2020

### Aérodromes

#### Nombre de plateformes

- 3 aérodromes ouverts à la CAP dont 3 aérodromes commerciaux
- 4 aérodromes agréés à usage restreint
- 6 plateformes ULM
- 5 hélistations (dont 1 à usage privé)
- 19 hélisurfaces
- 8 zones aéromodélisme

#### Sécurité des aérodromes

- 3 exploitants d'aérodromes certifiés
- 4 pistes homologuées / homologations en cours
- 1 contrôle hélistation (audit de mise en service)
- 4 audits aéroports

### Environnement

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

### Navigation aérienne

#### Espace aérien

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

### Sûreté

- 4 agréments de sûreté délivrés ou renouvelés : 1 de site d'agents habilités, 3 de chargeurs connus
- 1 réunion de comité opérationnel de sûreté (COS)

### Surveillance transport public

- 6 entreprises transport aérien dont 2 avions et 4 hélicoptères
- 17 audits en 2018
- 37 contrôles techniques en 2020 : 12 SAFA, 25 SANA

### Aviation générale

- 182 sociétés de travail aérien (dont 169 en drones)
- 17 actions de surveillance auprès d'aéroclubs
- 7 organismes de formation approuvés (ATO)
- 397 actes de gestion sur licences réalisés en 2020
- 2 dossiers d'infraction traités
- 524 examens théoriques passés sur OCEANE et 2 examens sur papier (Mayotte)

### Régulation économique

- 19 agréments d'assistants en escale (dont 2 renouvellements en 2020)
- 5 licences d'exploitation de transporteurs aériens (dont un réexamen complet en 2020)

### Ressources

Effectifs : **49 agents**  
Budget : **521 900 €**





Directrice : **Emmanuelle Blanc**  
Siège : **Aéroport de Brest-Bretagne**

## Accompagnement des partenaires et poursuite du portage des projets stratégiques

Dans le contexte de crise sanitaire qu'ont connu les opérateurs aériens, les aéroports et l'ensemble de la population, la DSAC Ouest a investi toutes ses forces dans l'accompagnement de ses partenaires et la poursuite du portage des projets stratégiques pour l'État ou les territoires.

Les pilotes, les clubs et les fédérations ont été en forte demande d'information et de compréhension de la déclinaison des mesures gouvernementales dès les premiers jours du confinement. La DSAC Ouest a expliqué le cadre des dérogations, par exemple pour que les pilotes conservent leurs licences, et précisé les possibilités de déplacement avec la plus grande réactivité possible.

Parallèlement, il a été nécessaire d'établir, en concertation avec les exploitants, le maillage des aérodromes (des régions Centre-Val de Loire, Pays de la Loire, Bretagne, et Normandie) pouvant permettre une activité, en particulier pour accueillir les vols sanitaires et de rapatriement.

La DSAC Ouest a intensifié les travaux de suivi d'amélioration documentaire avec les compagnies aériennes qui conservaient quelques ressources, et s'est adaptée aux situations de celles qui avaient plus de difficultés pour répondre aux sollicitations.

En fin de premier confinement, la délégation et les divisions se sont investies pour permettre les manifestations ou événements d'envergure (spectacle aérien du parc du Puy du Fou, Vendée Globe) y compris dans leurs innovations. Les missions sur site ont repris dès que cela a été possible pour assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile auprès des opérateurs et exploitants.

Plusieurs dossiers, nécessitant une forte attention aux échéances ou engagements pris par l'État, ont fait l'objet d'une mobilisation soutenue en liaison avec les autres directions de la DGAC, les préfectures et les collectivités territoriales. Parmi eux, le réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique dans toutes ses dimensions, le suivi des évolutions de l'aéroport de Lorient, les transferts programmés des aéroports de Tours et Châteaudun avec le retrait des activités militaires.

La campagne annuelle de la taxe d'aéroport a été accompagnée et suivie avec une attention particulière en raison de la chute brutale du trafic aérien et de la nécessité de prendre en compte les ruptures de données prévisionnelles.

Les services support ont permis de lancer en 2020 le chantier très attendu d'extension du siège de la DSAC Ouest et de soutenir les agents tant des points de vue humains, organisationnels ou sanitaires que par la mise à disposition d'outils pour le télétravail.

En raison de l'étendue de son territoire, la DSAC Ouest est habituée à travailler en réseau, à distance et dans des conditions « nomades ». Elle a su assimiler rapidement les nouveaux modes de communication et a montré une grande solidarité face aux événements et avec ses partenaires. Elle anticipe une année 2021 encore très difficile pour le monde aéronautique et reste à l'écoute des innovations qui découleront de ce contexte pour être prête face à cette nouvelle donne.



©Olivier Névo, DSAC-O

# Les chiffres de 2020

## Aérodromes

### Nombre de plateformes

|            |                                                                      |
|------------|----------------------------------------------------------------------|
| <b>67</b>  | aérodromes ouverts à la CAP dont <b>27</b> aérodromes commerciaux    |
| <b>14</b>  | aérodromes agréés à usage restreint (dont <b>1</b> mixte commercial) |
| <b>84</b>  | aérodromes à usage privé ( <b>2</b> avis rendus en 2020)             |
| <b>188</b> | plateformes ULM ( <b>9</b> avis rendus en 2020)                      |
| <b>85</b>  | héliportations/hélisurfaces ( <b>12</b> avis rendus en 2020)         |
| <b>2</b>   | hydrobases                                                           |
| <b>259</b> | plateformes ballons ( <b>17</b> avis rendus en 2020)                 |

### Sécurité des aérodromes

|            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>127</b> | aérodromes surveillés : <b>8</b> certifiés UE, <b>18</b> exemptés européens, <b>53</b> sous réglementation nationale, <b>48</b> héliportations sous réglementation nationale                                                                                                                       |
| <b>30</b>  | audits réalisés : <b>18</b> audits relatifs aux infrastructures et à l'exploitation des aérodromes, <b>7</b> audits relatifs aux services incendie et prévention péril animalier des aérodromes, <b>5</b> audits relatifs aux infrastructures, à l'exploitation et aux services des héliportations |
| <b>108</b> | dossiers changements traités : <b>37</b> soumis à approbation, <b>71</b> non soumis à approbation                                                                                                                                                                                                  |
| <b>68</b>  | PSA approuvés par arrêté ministériel (25 dossiers en cours d'élaboration ou de révision)                                                                                                                                                                                                           |
| <b>842</b> | consultations obstacles complexes                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>191</b> | demandes de NOTAM panne balisage                                                                                                                                                                                                                                                                   |

## Environnement

|           |                                                                     |
|-----------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>28</b> | aérodromes civils dotés d'un PEB ( <b>7</b> en cours d'élaboration) |
| <b>6</b>  | chartes d'environnement signées (1 signée en 2020)                  |
| <b>1</b>  | aérodrome doté d'un PGS (e/c de révision)                           |
| <b>1</b>  | arrêté de restriction d'exploitation                                |
| <b>7</b>  | réunions de commissions consultatives environnement (CCE)           |

## Navigation aérienne

|                                                                                                                                    |                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| <b>21</b>                                                                                                                          | organismes AFIS                 |
| <b>7</b>                                                                                                                           | audits AFIS, 9 visites de suivi |
| <b>2</b>                                                                                                                           | CCRAGALS                        |
| Activités permanentes : <b>47</b> dossiers passés en CCRAGALS                                                                      |                                 |
| Activités temporaires civiles : <b>15</b> ZIT, <b>18</b> ZRT, <b>295</b> activités de loisir (voltige, treuil, parachutisme, etc.) |                                 |
| Activités temporaires militaires : réponse à <b>64</b> consultations                                                               |                                 |
| Participation à <b>10</b> audits AFIS hors territoire de la DSAC-O, <b>4</b> audits DSNA                                           |                                 |
| Approbation de <b>9</b> procédures IFR                                                                                             |                                 |

## Sûreté

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>88</b> | agréments de sûreté délivrés ou renouvelés : <b>1</b> d'exploitant d'aérodrome (sur 10 agréments), <b>0</b> d'entreprise de transporteur aérien (sur 0 agréments), <b>10</b> de site d'agents habilités (sur 36 agréments), <b>0</b> de fournisseur habilité (sur 2 agréments), <b>7</b> de chargeur connu (sur 33 agréments) |
| <b>8</b>  | réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>2</b>  | commissions sûreté                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

## Surveillance transport public

|            |                                                                                 |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <b>11</b>  | entreprises transport aérien : <b>5</b> Cies avions, <b>6</b> Cies hélicoptères |
| <b>42</b>  | sociétés ballons                                                                |
| <b>36</b>  | audits et 11 réunions en 2020                                                   |
| <b>120</b> | contrôles techniques en 2020 : <b>21</b> SAFA, <b>54</b> SACA, <b>45</b> SANA   |

## Travail aérien et aviation générale

|              |                                                                                                                                         |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1 878</b> | sociétés de travail aérien (dont 1 790 exploitants drones, 35 soumises à l'AIR-OPS et 61 à la réglementation française, arrêté de 1991) |
| <b>10</b>    | sociétés opérant des aéronefs complexes (NCC)                                                                                           |
| <b>38</b>    | instructions de dossiers de manifestations aériennes : <b>14</b> petites - <b>24</b> moyennes                                           |
| <b>10</b>    | organismes de formation approuvés ( <b>9</b> ATO, <b>1</b> IULM) et <b>145</b> déclarés (DTO)                                           |
| <b>7 749</b> | actes de gestion sur licences réalisés                                                                                                  |
| <b>20</b>    | dossiers d'infraction traités                                                                                                           |
| <b>1</b>     | commission de discipline                                                                                                                |

## Régulation économique

|           |                                                                                                                                             |
|-----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>62</b> | agréments d'assistants en escale ( <b>12</b> délivrés/renouvelés en 2020)                                                                   |
| <b>2</b>  | lignes OSP                                                                                                                                  |
| <b>11</b> | licences d'exploitation de transporteurs aériens avions ou hélicoptères (hors ballons) - ( <b>1</b> suspension et <b>1</b> retrait en 2020) |
| <b>31</b> | licences d'exploitation de transporteurs aériens ballons                                                                                    |

## Ressources

Effectifs : **101 agents**  
Budget CP : **2,3 M€**



©Emmanuel Siebert, DSAC-O



©DSAC-O



Directeur : **Nicolas Dubois**  
Siège : **Aéroport de Toulouse-Blagnac**

## Une année éprouvante mais les équipes ont su faire face (et accomplir l'essentiel de nos missions) !

Malgré la situation sanitaire, de nombreuses actions ont été menées en 2020. La baisse des activités du secteur aéronautique a été contrebalancée par la hausse des activités de suivi de cette situation inédite.

Les équipements informatiques mis en place ont permis une continuité d'action, certes progressive, mais bien réelle alors qu'un tel scénario de crise était inimaginable en début d'année. Le service médical a été en première ligne tant en interne (suivi collectif et gestion des cas individuels) que pour la redistribution au printemps de notre stock de masques vers les agences régionales de santé.

Si des inspections et des audits ont dû être reportés pendant le premier confinement ou pour tenir compte de la difficulté de certains opérateurs, un nombre important d'actions de surveillance ont pu être réalisées sur site, d'autres à distance, garantissant ainsi un suivi et un accompagnement de la situation par l'autorité de surveillance.

Parmi les réalisations de l'année, on peut citer la délivrance par la DSAC de nombreuses dérogations aux personnels navigants. Airbus Transport International a intégré dans sa flotte deux Beluga XL. Tous les prestataires AFIS ont réussi à convertir leur certificat selon les nouvelles normes européennes. Le nouvel exploitant de Tarbes-Lourdes-Pyrénées bénéficie également d'un nouveau certificat

de sécurité. Et dans le cadre de la nouvelle surveillance des instructeurs sûreté certifiés en situation pédagogique, la DSAC Sud a procédé à trois des cinq inspections conduites au niveau national. Enfin, malgré la fermeture du centre d'examen pendant le premier confinement, la DSAC Sud a assuré 118 jours d'examen théoriques avec une extension des plages horaires pour répondre aux besoins des écoles de pilotes : Blagnac est le plus gros centre d'examen théoriques professionnels en France.

Au-delà de la crise sanitaire, le secteur est fortement touché par une opposition vive de certaines associations de riverains. La DGAC a été critiquée pour les expérimentations de trajectoires de départ à Blagnac, et la reprise du trafic d'aviation légère a généré des réactions vives à Perpignan. Notre souci permanent est de faciliter le dialogue, et de rechercher des solutions pérennes et respectueuses de l'environnement, sans mettre

en cause la sécurité. La transition écologique va s'accélérer, nous en sommes les ambassadeurs.

Mais n'oublions pas la chute vertigineuse de l'activité aéronautique. Le trafic a chuté de 60%, l'industrie (qui occupe une place particulière en Occitanie) a réduit de plus de 40% sa cadence de production et les pertes d'emplois chez les sous-traitants sont importantes. Les différentes mesures gouvernementales et les efforts des collectivités locales atténuent l'impact de la crise mais la reprise est incertaine et sera lente. Il faudra poursuivre en 2021 l'accompagnement de nos partenaires.



## Les chiffres de 2020

### Aérodromes

|            |                                                                  |
|------------|------------------------------------------------------------------|
| <b>36</b>  | aérodromes ouverts à la CAP dont <b>9</b> aérodromes commerciaux |
| <b>17</b>  | aérodromes agréés à usage restreint                              |
| <b>101</b> | aérodromes à usage privé                                         |
| <b>158</b> | plateformes ULM                                                  |
| <b>22</b>  | hélistations SMUH                                                |
| <b>3</b>   | hélisurfaces SMUH sous AP                                        |
| <b>11</b>  | hélistations                                                     |
| <b>39</b>  | hélisurfaces permanentes sous AP                                 |
| <b>5</b>   | hydrosurfaces (ULM)                                              |
| <b>25</b>  | altisurfaces                                                     |
| <b>81</b>  | plateformes ballons permanentes                                  |

## Environnement

- 31 aérodomes dotés d'un PEB
- 1 PEB en révision (Perpignan)
- 1 PEB révisé (Lézignan-Corbières)
- 6 chartes d'environnement signées
- 1 aérodomes doté d'un PGS
- 4 réunions de la commission consultative environnement (CCE)

## Plan de servitudes aéronautiques

- 35 aérodomes dotés d'un PSA
- 12 PSA en révision

## Licences de transporteur aérien

- 14 licences préfectorales (2 avions, 10 ballons, 2 hélicoptères)
- 3 licences ont été intégralement vérifiées

## Régulation aéroportuaire

- 942 dossiers traités, dont :
- 153 relatifs aux plateformes préfectorales (A/D privés, hélistations, plateformes ULM, plateformes ballons)
- 225 relatifs aux obstacles temporaires ou permanents
- 104 relatifs à l'information aéronautique temporaire ou permanente
- 100 relatifs à l'urbanisme (bâtiments, éoliens, photovoltaïque)
- 136 relatifs aux servitudes aéronautiques de dégagement (PSA)

## Sécurité

### Navigation aérienne

- 9 certificats mis en conformité au R373
- 2 audits AFIS
- 6 audits AFIS hors territoire de la DSAC-S
- 2 audits de la DSN (ATFCM ; SNA-RP)
- 2 changements notifiés suivis en DSAC-S
- 27 procédures IFR approuvées ou en cours d'instruction
- 9 qualifications d'agent AFIS attribuées ou renouvelées
- 15 dossiers instruits pour une demande de fréquence aéronautique

### Aéroports

- 9 exploitants d'aérodomes certifiés UE
- 159 pistes homologuées
- 13 audits de suivi tout domaine d'aérodomes certifiés
- Délivrance d'1 nouveau certificat de sécurité aéroportuaire (changement de DSP Tarbes)
- 1 audit de suivi de conversion de certificat hors DSAC-S
- 6 contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodomes (CHEA) dont 1 contrôle relatif au domaine OPS SERV (SSLIA-SPPA)
- 4 contrôles relatifs aux hélistations (21 hélistations surveillées)
- 44 changements notifiés dont 11 ont fait l'objet d'une approbation
- 13 agréments de pompier d'aérodomes, chefs de manœuvre et responsables SSLIA

## Sûreté

- 9 agréments de sûreté délivrés ou renouvelés : 3 exploitants d'aérodomes (sur 9 agréments), 1 fournisseur habilité (sur 2 agréments), 5 agents habilités (sur 8 agréments représentant 40 établissements), 0 chargeur connu (sur 12 agréments représentant 17 agences)
- 7 réunions de concertation sûreté (COS)

## Surveillance transport public

- 6 entreprises de transport aérien : 4 Cies avions, 2 Cies hélicoptères
- 14 Stés ballons
- 15 actions de surveillance (audits et inspections) et 5 bilans de surveillance
- 58 contrôles techniques : 9 SAFA, 32 SACA, 17 SANA

## Espace aérien

- 364 dossiers de changement temporaires de l'espace aérien
- 36 dossiers de changement permanent de l'espace
- 20 dossiers d'activités particulières drone
- 2 réunions CCRAGALS - 4 CRG (Sud-Ouest et Sud-Est)

## Aviation générale

### Exploitants non commerciaux (NCC)

- 5 exploitants NCC : 6 approbations MEL et 2 agréments RVSM

### Exploitations spécialisées

- 18 exploitants SPO : 14 approbations LME
- 1 294 sociétés de travail aérien (dont 1 220 exploitants drones)
- 9 MAPs/amendements traités
- 132 dérogations/autorisations traitées
- 39 actes de surveillance d'exploitants de drones (contrôles documentaires ou contrôle d'opérations réelles)
- 37h de vol en tant qu'opérateur drone DSAC Sud
- 13 dossiers de manifestations aériennes instruits : 7 petites - 3 moyennes - 3 grandes (seulement 2 manifestations aériennes se sont effectivement tenues)

### Navigabilité ULM

- 576 documents ULM délivrés et 127 renouvellements faits

### Organismes de formation

- 99 structures de formation : 93 DTO, 6 ATO, 4 IULM
- 6 actions de surveillance

### Personnels navigants

- 7 320 titres aéronautiques délivrés
- 5 dossiers d'infraction traités

## Examens théoriques

- 82 jours d'épreuves de pilotes professionnels avion, soit 5 264 épreuves passées par les candidats
- 32 jours d'épreuves de pilotes de loisirs, soit 1 904 épreuves passées par les candidats
- 4 jours d'épreuves pour les membres d'équipage de cabine, soit 106 épreuves passées par les candidats

## Régulation économique

- 16 agréments d'assistants en escale délivrés ou renouvelés
- 3 lignes OSP
- 11 dossiers traités relatifs aux licences de transporteur aérien

## Ressources

- Effectifs : 93 agents
- Budget CP : 1 224 926 €



Directeur : Yves Tatibouet  
Siège : Aix-en-Provence



©Valentin Gasc / DGAC-STAC

L'année 2020 a permis d'éprouver la résilience, la capacité d'adaptation et la bonne organisation de notre activité de contrôle, de surveillance et de certification, avec l'objectif de maintenir un haut niveau de sécurité et de sûreté auprès de l'ensemble des opérateurs aériens, tout en prenant en compte leurs contraintes liées à la crise sanitaire.

Ainsi, si les missions sur sites ont diminué, les plans de surveillance ont pu être réalisés presque comme prévu initialement dans les différents métiers et se sont déployés dans des activités comme celles des opérateurs de drones par exemple, certes avec des adaptations, appréciées par les opérateurs, privilégiant le contrôle sur pièces à distance. L'instruction d'un certificat de transporteur aérien a débuté en 2020, ce qui est réconfortant dans cette période difficile pour le transport aérien.

Dans le respect des règles sanitaires et des périodes de confinement, les bureaux des licences d'Ajaccio et de Marseille-Provence ont assuré la continuité du service aux pilotes pour la délivrance et le renouvellement de leurs titres aéronautiques, et le calendrier d'organisation des examens aéronautiques a permis de répondre au besoin en multipliant les sessions dès que cela était possible.

Je tiens également à marquer notre solidarité avec les habitants des Alpes-Maritimes qui ont connu le 2 octobre dernier de terribles pluies diluviennes et inondations. En réponse à cette crise sans précédent, qui a mobilisé des moyens aériens exceptionnels d'hélicoptères de l'État et d'opérateurs privés agissant pour le compte des institutions locales des Alpes-Maritimes, les services du siège de la DSAC Sud-Est et de la délégation Côte d'Azur se sont investis

activement pour limiter les risques sans entraver le déploiement des moyens de secours.

Une note d'optimisme pour rappeler le très bon déroulement du volet aérien du départ de Nice du Tour de France le 29 août préparé par la délégation Côte d'Azur et l'investissement dans une salle OCEANE mis en œuvre en 2020 par la délégation Corse avec l'appui des services supports qui trouvera sa concrétisation en 2021 avec des sessions d'examens attendues à Ajaccio.

## Les chiffres de 2020

### Aérodromes

|            |                                                                   |
|------------|-------------------------------------------------------------------|
| <b>24</b>  | aérodromes ouverts à la CAP dont <b>12</b> aérodromes commerciaux |
| <b>10</b>  | aérodromes agréés à usage restreint                               |
| <b>19</b>  | aérodromes à usage privé                                          |
| <b>60</b>  | plateformes ULM                                                   |
| <b>43</b>  | hélistations                                                      |
| <b>130</b> | hélistations dont <b>32</b> en mer                                |
| <b>1</b>   | hydrobase                                                         |
| <b>13</b>  | hydrosurfaces                                                     |
| <b>17</b>  | altisurfaces                                                      |
| <b>6</b>   | plateformes ballons permanentes                                   |
| <b>3</b>   | vélisurfaces                                                      |
| <b>84</b>  | zones ou sites d'aéromodélisme                                    |

### Environnement

|           |                                                                  |
|-----------|------------------------------------------------------------------|
| <b>22</b> | aérodromes dotés d'un PEB                                        |
| <b>2</b>  | PEB en cours de révision                                         |
| <b>4</b>  | chartes d'environnement signées                                  |
| <b>7</b>  | codes de bonne conduite en vigueur                               |
| <b>2</b>  | aérodromes dotés d'un PGS                                        |
| <b>2</b>  | réunions de la commission consultative d'aide aux riverains CCAR |
| <b>4</b>  | arrêtés de restriction d'exploitation                            |
| <b>5</b>  | réunions de commissions consultatives environnement (CCE)        |

### Sécurité

#### Navigation aérienne

|           |                                          |
|-----------|------------------------------------------|
| <b>2</b>  | audits AFIS                              |
| <b>2</b>  | réunions CCRAGALS                        |
| <b>13</b> | approbations de nouvelles procédures IFR |
| <b>3</b>  | réunions de suivi AFIS                   |

#### Aéroports

|           |                                                                                                                               |
|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>7</b>  | exploitants d'aérodromes certifiés UE                                                                                         |
| <b>16</b> | réunions de suivi de conversion ou de suivi des changements avec les exploitants certifiés                                    |
| <b>21</b> | approbations de changements d'infrastructure ou d'organisation des aérodromes certifiés                                       |
| <b>2</b>  | mises à jour d'homologation                                                                                                   |
| <b>3</b>  | audits post-conversion, <b>1</b> audit énergie-balisage, <b>1</b> contrôle EISA, <b>2</b> audits OPS-INFRA, <b>1</b> audit OR |
| <b>8</b>  | contrôles relatifs aux conditions d'homologation et procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA)                           |
| <b>10</b> | visites de contrôle sur hélistations                                                                                          |
| <b>6</b>  | contrôles SSLIA, SPPA                                                                                                         |
| <b>21</b> | PSA approuvés et <b>8</b> PSA en cours de révision ou d'élaboration                                                           |

### Sûreté

|           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>12</b> | agrément de sûreté délivrés ou renouvelés : <b>8</b> d'agents habilités (sur 19 agréments), <b>2</b> de fournisseur habilité (sur 14 agréments), <b>1</b> d'exploitant d'aérodrome (sur 8 agréments), <b>0</b> d'entreprise de transport aérien (sur 1 agrément), <b>1</b> de chargeur connu (sur 8 agréments) |
| <b>71</b> | inspections sur site dont : <b>35</b> d'agents habilités, <b>10</b> d'entreprises de transport aérien, <b>12</b> d'équipes cynotechniques, <b>3</b> d'exploitants d'aérodromes, <b>5</b> d'occupants côté piste, <b>6</b> de fournisseurs habilités                                                            |
| <b>34</b> | réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>3</b>  | commissions sûreté                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

### Surveillance transport public

|            |                                                                                 |
|------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| <b>11</b>  | entreprises transport aérien : <b>4</b> Cies avions, <b>7</b> Cies hélicoptères |
| <b>6</b>   | Stés ballons                                                                    |
| <b>25</b>  | actions de surveillance                                                         |
| <b>260</b> | contrôles techniques : <b>36</b> SAFA, <b>169</b> SACA, <b>55</b> SANA          |

### Aviation générale

|              |                                                                                                                                 |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1 135</b> | sociétés de travail aérien (dont <b>1 039</b> exploitants drones)                                                               |
| <b>2</b>     | dossiers de manifestations aériennes : <b>1</b> petite – <b>1</b> grande (qui n'a pu se tenir en raison des mesures sanitaires) |
| <b>6 354</b> | actes de gestion sur licences                                                                                                   |
| <b>14</b>    | organismes de formation approuvés (ATO), <b>4</b> écoles de formation IULM, <b>67</b> organismes de formation déclarés (DTO)    |
| <b>8</b>     | dossiers d'infraction traités                                                                                                   |
| <b>1</b>     | commission de discipline tenue                                                                                                  |

### Régulation économique

|            |                                                                                        |
|------------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>208</b> | agrément d'assistants en escale en cours dont <b>47</b> délivrés ou renouvelés en 2020 |
| <b>12</b>  | lignes OSP (toutes concernant la Corse)                                                |
| <b>14</b>  | licences d'exploitation de transporteurs aériens                                       |

### Ressources

Effectifs : **107 agents**

Budget CP : **1 946 827 €**

- Transport aérien : 37 103 €
- Surveillance et certification : 1 206 975 €
- Action sociale & rentes : 702 749 €



Directeur : **Gervais Gaudière**  
Siège : **Aéroport de Bordeaux-Mérignac**



2020 aura été une année de ruptures. Les référentiels auront été chahutés dans nos vies privées, au sein de notre collectif de travail, dans le monde de l'aéronautique dans son ensemble et jusqu'à l'intégralité de la société. Malgré ces fortes turbulences, les équipes de la DSAC Sud-Ouest ont su rester mobilisées pour continuer à assurer les missions qui sont les leurs au sein de la région Nouvelle-Aquitaine. Chacune et chacun, à son niveau et avec ses possibilités, a contribué à maintenir un lien humain bienveillant pour aider ses collègues à traverser la tourmente. Si l'année 2020 aura mis à mal l'économie en général et le secteur aérien en particulier, elle aura également révélé les valeurs humaines des agents de la DSAC Sud-Ouest et démontré la résilience de notre équipe de travail.



## Les chiffres de 2020

### Aérodromes

#### Nombre de plateformes

|     |                                                                   |
|-----|-------------------------------------------------------------------|
| 52  | aérodromes ouverts à la CAP dont 13 aérodromes commerciaux        |
| 8   | aérodromes agréés à usage restreint                               |
| 72  | aérodromes à usage privé                                          |
| 170 | plateformes ULM                                                   |
| 63  | hélistations (dont 8 d'État)                                      |
| 44  | hélisturfaces                                                     |
| 1   | hydrobase (Biscarosse)                                            |
| 16  | hydro surfaces                                                    |
| 112 | plateformes ballons permanentes                                   |
| 98  | zones aéromodélisme                                               |
| 90  | avis rendus sur la création de diverses plateformes aéronautiques |

#### Aménagement du territoire et domaniale

|    |                                                                                                                                                                                              |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12 | PSA en cours de révision                                                                                                                                                                     |
| 58 | dérogations aux PSA pour les obstacles mobiles ou fixes                                                                                                                                      |
| 1  | SCG en cours à l'aéroport de Bordeaux                                                                                                                                                        |
| 1  | avenant publié (le 4 <sup>e</sup> ) pour la concession d'exploitation de l'aéroport de Bordeaux afin d'intégrer les modifications liées à la liaison reliant la gare à l'aéroport en tramway |

#### Sécurité des aérodromes

|     |                                           |
|-----|-------------------------------------------|
| 9   | exploitants d'aérodromes certifiés UE     |
| 136 | pistes homologuées                        |
| 62  | contacts avec des exploitants d'aérodrome |

### Environnement

|    |                                                                                                     |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 34 | aérodromes dotés d'un PEB (ainsi que 5 aérodromes affectés à la Défense)                            |
| 3  | chartes d'environnement signées                                                                     |
| 2  | codes de bonne conduite signés                                                                      |
| 1  | aérodrome doté d'un PGS                                                                             |
| 2  | réunions de la commission consultative environnement (CCE)                                          |
| 1  | comité de suivi des vols de transformation sur avion de chasse Rafale de pilotes qataris et indiens |

### Navigation aérienne

|                                                                                        |                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| 8                                                                                      | approbations de procédure de gestion des changements des prestataires AFIS |
| 8                                                                                      | conversions de certificat de prestataire AFIS                              |
| 2                                                                                      | audits AFIS                                                                |
| 8                                                                                      | réunions de suivi                                                          |
| 5                                                                                      | revues documentaires                                                       |
| Participation à 5 audits DSNA, 1 audit Météo France, 1 revue documentaire DSNA (ATFCM) |                                                                            |
| Participation à 4 audits AFIS hors territoire de la DSAC-SO                            |                                                                            |
| 2                                                                                      | réunions CCAGALS + 2 réunions CRG                                          |
| Approbation de 12 procédures IFR                                                       |                                                                            |
| 91                                                                                     | autorisations de lâchers de ballons et lanternes lumineuses                |

### Sûreté

|   |                                                                                                                                                             |
|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 9 | agréments de sûreté délivrés ou renouvelés en 2020 : 1 d'exploitant d'aérodrome, 5 agents habilités (sur 9 agréments), 3 chargeurs connus (sur 7 agréments) |
| 3 | réunions de comité opérationnel de sûreté (COS)                                                                                                             |
| 2 | commissions sûreté                                                                                                                                          |

### Surveillance transport public

|    |                                                                                                    |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | délivrance de CTA                                                                                  |
| 4  | compagnies de transport aérien public détenant un CTA : 2 avions et 2 hélicoptères (également SPO) |
| 24 | exploitants ballons transportant des passagers                                                     |
| 8  | audits CAT en 2020 dont 4 ballons + 1 bilans de surveillance CAT avec le cadre responsable         |
| 46 | contrôles techniques d'exploitation en 2020 : 4 SAFA, 32 SACA, 10 SANA.                            |

### Travail aérien et aviation générale

|       |                                                                                        |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 098 | sociétés de travail aérien (dont 23 Part SPO, 42 arrêté 91 et 1 033 exploitants drone) |
| 7     | audits SPO                                                                             |
| 31    | contrôles documentaires drones et 3 contrôles en opérations réelles                    |

#### Exploitants non commerciaux

|   |                         |
|---|-------------------------|
| 4 | opérateurs NCC, 1 audit |
|---|-------------------------|

#### Autorisations administratives

|     |                                                          |
|-----|----------------------------------------------------------|
| 171 | avis techniques « autorisation de survol basse hauteur » |
| 8   | avis « vol rasant »                                      |
| 12  | avis « dérogation vol de nuit drone »                    |

#### Manifestations aériennes 2020

|                                                                                                                                |                                                         |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| Saison quasiment blanche, 6 avis techniques rendus : 5 manifestations de faible et moyenne importance - 1 de grande importance |                                                         |
| 1                                                                                                                              | contrôle de manifestation aérienne de grande importance |

#### Aviation légère

|       |                                                        |
|-------|--------------------------------------------------------|
| 112   | structures de formation : 90 DTO, 16 ATO, 6 IULM       |
| 30    | actions de surveillance auprès organismes de formation |
| 3     | sessions d'information pour les DTO                    |
| 2 700 | titres aéronautiques délivrés en 2020                  |
| 12    | dossiers d'infraction en cours d'instruction           |

#### Activité du PSE-Aviation légère

|                   |                              |
|-------------------|------------------------------|
| Ont été traités : |                              |
| 82                | CRESAG pour les avions       |
| 12                | CRESAG pour les planeurs     |
| 6                 | CRESAG pour les ULM          |
| 0                 | CRESAG pour les ballons      |
| 1                 | CRESAG pour les hélicoptères |

### Régulation économique

|   |                                                                                                                               |
|---|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5 | agréments d'assistance en escale renouvelés ou délivrés (GIMN'S, Total Marketing France, Air France, Avia Partner, Groupe 3S) |
| 5 | lignes OSP en cours                                                                                                           |
| 1 | licence d'exploitation de transporteur aérien                                                                                 |
| 2 | COCOECO (La Rochelle, Bergerac)                                                                                               |

### Ressources

|                                                                      |  |
|----------------------------------------------------------------------|--|
| Effectifs : 75 agents                                                |  |
| Budget : 3 247 743 € (dont 1 410 000 € liés à l'entraînement aérien) |  |

# Organigramme Avril 2021

|                                                                                                                                         |                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>GESTION DES RESSOURCES</b><br> Alexandre GALLAND    | <b>CABINET</b><br> Raphaël GAMESSE           | <b>ADJOINT TECHNIQUE</b><br> Eddy BAZILE                                                                                                                                                      | <b>DSAC ANTILLES-GUYANE</b><br><b>DIRECTEUR</b><br> Thierry BUTTIN<br><b>ADJOINT</b><br> Patrick PEZZETTA    |
| <b>GESTION DES RESSOURCES</b><br> Jonathan AJAVON      | <b>CABINET</b><br> Agnès ANDRIEUX-PASTRE     | <b>ADJOINT TECHNIQUE</b><br> Cécile DU CLUZEL                                                                                                                                                 | <b>DSAC CENTRE-EST</b><br><b>DIRECTRICE</b><br> Muriel PREUX                                                                                                                                  |
| <b>GESTION DES RESSOURCES</b><br> Maryse LARTIGUE      | <b>CABINET</b><br> Isabelle RAULET           | <b>ADJOINT TECHNIQUE</b><br> Thomas VEZIN<br><b>DÉPARTEMENT SURVEILLANCE</b><br> Roissy CDG Sébastien MONTET | <b>DSAC NORD</b><br><b>DIRECTEUR</b><br> Richard THUMMEL                                                                                                                                      |
| <b>GESTION DES RESSOURCES</b><br> N.                 | <b>CABINET</b><br> Alexa DIELENGER-LAGARDE | <b>ADJOINT TECHNIQUE</b><br> Christian BURGUN                                                                                                                                               | <b>DSAC NORD-EST</b><br><b>DIRECTEUR</b><br> Emmanuel JACQUEMIN                                                                                                                             |
| <b>GESTION DES RESSOURCES</b><br> Victor KADILA      | <b>CABINET</b><br> Alain CAILLABET         | <b>ADJOINT TECHNIQUE</b><br> Laurent DEMOUSTIER                                                                                                                                             | <b>DSAC Océan Indien</b><br><b>DIRECTEUR</b><br> Lionel MONTOCCHIO                                                                                                                          |
| <b>GESTION DES RESSOURCES</b><br> Stéphane GORIN     | <b>CABINET</b><br> Michel KERMARREC        | <b>ADJOINT TECHNIQUE</b><br> Claudine AÏDONIDIS                                                                                                                                             | <b>DSAC OUEST</b><br><b>DIRECTRICE</b><br> Emmanuelle BLANC                                                                                                                                 |
| <b>GESTION DES RESSOURCES</b><br> Sébastien ROLLAND  | <b>CABINET</b><br> Frédérique MELOUS       | <b>ADJOINT TECHNIQUE</b><br> Patrick DISSET                                                                                                                                                 | <b>DSAC SUD</b><br><b>DIRECTEUR</b><br> Nicolas DUBOIS                                                                                                                                      |
| <b>GESTION DES RESSOURCES</b><br> Catherine ZERROUKI | <b>CABINET</b><br> Sami HADJI              | <b>ADJOINT TECHNIQUE</b><br> Valérie FULCRAND-VINCENT                                                                                                                                       | <b>DSAC SUD-EST</b><br><b>DIRECTEUR</b><br> Yves-Marie TATIBOUET<br><b>ADJOINT</b><br> Nicolas LOCHANSKI |
| <b>GESTION DES RESSOURCES</b><br> Anita BOONE        | <b>CABINET</b><br> Olivier VUILLEMIN       | <b>ADJOINT TECHNIQUE</b><br> Christophe MORNON                                                                                                                                              | <b>DSAC SUD-OUEST</b><br><b>DIRECTEUR</b><br> Gervais GAUDIÈRE                                                                                                                              |

## DIRECTIONS INTERRÉGIONALES

|                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <b>DIRECTEUR DE CABINET</b><br>David COMBY                                               |
|  <b>CONSEILLER TECHNIQUE COMMUNICATION ET RELATIONS PUBLIQUES</b><br>Sylvain DE BUYSER   |
|  <b>DÉLÉGUÉE À LA STRATÉGIE</b><br>Maryse DEBUCHY                                        |
|  <b>CHARGÉ DE MISSION AFFAIRES EUROPÉENNES</b><br>Georges THIRION                        |
|  <b>DIRECTEUR : Patrick CIPRIANI</b>                                                     |
|  <b>DIRECTEUR ADJOINT : Pascal LUCIANI</b>                                              |
|  <b>DIRECTEUR DE PROGRAMME DRONES</b><br>Nicolas MARCOU                                |
|  <b>DIRECTRICE DE PROGRAMME CYBERSÉCURITÉ</b><br>Anne FRISCH                           |
|  <b>DIRECTEUR DE PROGRAMME PROJETS STRATÉGIQUES ET ÉMERGENTS</b><br>Patrice DESVALLÉES |
|  <b>QUALITÉ STANDARDISATION</b><br>Marie-Noëlle BRISSET                                |
|  <b>COORDONNATEUR NATIONAL ENVIRONNEMENT</b><br>Fabien LEMOINE                         |
|  <b>MISSION ÉVALUATION ET AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ</b><br>Stéphane CORCOS           |
|  <b>MISSION SYSTÈMES D'INFORMATION</b><br>Alain ZIANI                                  |

## DIRECTION GESTION DES RESSOURCES

DIRECTRICE  
Frédérique GÉLYADJOINT  
Laurent BRUNEL

## CONSEILLER JURIDIQUE



Franck LAFAGE

## CONTRÔLE DE GESTION



Charles-Henri BLED

## RESSOURCES HUMAINES



Rémy JAECK

## FINANCES, DÉPLACEMENTS, ACHATS



Fabienne GATALETA

## FORMATION ET COMPÉTENCES



N.

## DIRECTION TECHNIQUE COOPÉRATION EUROPÉENNE ET RÉGLEMENTATION DE SÉCURITÉ

DIRECTRICE  
TECHNIQUE  
Nathalie DOMBLIDESADJOINT  
Philippe AURADÉCONSEILLÈRE  
TECHNIQUE  
DE LA DIRECTRICE  
Pascale ROBERT

## PERSONNELS AVIATION CIVILE



Frantz CHOUT

## SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE



Michel EL MAARI

## AÉRONEFS ET OPÉRATIONS AÉRIENNES



Mireille CHABROUX

## DIRECTION TECHNIQUE PERSONNELS NAVIGANTS

DIRECTEUR  
TECHNIQUE  
Didier ROUZETADJOINTE  
Marie-Agnès  
GUYOMARC'HADJOINT EPN  
Éric  
BRODBECK

## CHARGÉS DE MISSION

SYSTÈME DE GESTION  
N.PROJETS STRUCTURANTS  
Jean TEILLET

## EXAMENS

Bruno  
COMMARMOND

René GERMA



Muriel BELZUNCE

FORMATION, ÉCOLES  
ET SIMULATEURSKarine  
GAYEXPERTISES PERSONNELS  
NAVIGANTS

Éric BRODBECK

## DIRECTION TECHNIQUE NAVIGABILITÉ ET OPÉRATIONS

DIRECTEUR  
TECHNIQUE  
François-Xavier DULACADJOINTE  
Carole LENCKCHARGÉS DE MISSION  
SURVEILLANCE TECHNIQUE  
DES OPÉRATEURS DRONES

Alain BELLIARD

GESTION DES COMPÉTENCES ET DES  
CONNAISSANCES COLLECTIVES OPS

Eliott VARON

MÉTHODES,  
QUALITÉ ET COMPÉTENCES

Sylvie MORALES

## NAVIGABILITÉ



Benoît PINON

SYSTÈMES ET  
TECHNIQUES

Odile TOURRET

INSPECTION AU SOL  
DES AÉRONEFSLaurent  
CHAPEAU

## OPÉRATIONS AVIONS



Andy DUFOUR

OPÉRATIONS HÉLICOPTÈRES  
ET AVIATION GÉNÉRALEJean-Pierre  
DANTART

## DIRECTION TECHNIQUE AÉROPORTS ET NAVIGATION AÉRIENNE

DIRECTRICE  
TECHNIQUE  
Naïma LAGDAAADJOINT  
Yann LE FABLEC

## AÉROPORTS



Ludovic MARECHAL

CERTIFICATION DES PRESTATAIRES  
DE SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Geoffroy CHEVALIER

APTITUDES DES PERSONNELS  
DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Fabrice ÉTARD

SYSTÈMES ET MATÉRIELS  
DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

Antoine HERVÉ

## DIRECTION TECHNIQUE SÛRETÉ

DIRECTEUR  
TECHNIQUE  
Serge BILLIOTTETADJOINTE  
Florence WIBAUX

## CHARGÉE DE MISSION

FRET  
Nathalie  
VEGA

## PERFORMANCE



Pascal COURTIN

RÉFÉRENTIELS ET APPLICATION  
DE LA RÉGLEMENTATION

Sonia HIFDI

## PILOTAGE DE LA SURVEILLANCE

Nathalie  
SPYCKERELLESÉCURITÉ DES SYSTÈMES  
D'INFORMATION

N.

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

**Coordination - rédaction :** Sylvain de Buyser, conseiller technique chargé de la communication et des relations publiques

La DSAC remercie toutes celles et tous ceux qui ont, par leur contribution, participé à l'élaboration de ce rapport.

**Conception graphique :** BB Créations

**Impression :** Repro SG Farman

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



