

# La Direction de la Sécurité Aéronautique d'État en 10 questions

## 01

### Quelles sont les missions de la DSAÉ?

La DSAÉ est en charge de concevoir, dans son domaine de responsabilités, une réglementation propre aux activités de **l'aviation d'État** et de garantir le respect de cette réglementation par des actions de surveillance et de certification dans deux domaines:

- la **navigabilité des aéronefs** : c'est la mission de la direction de la navigabilité (DSAÉ/DIRNAV) ;
- la **gestion du trafic, les espaces aériens et les aérodromes militaires** : c'est la mission de la direction de la circulation aérienne militaire (DSAÉ/DIRCAM).

Elle est également en charge :

- de représenter l'État auprès des instances nationales et internationales qui traitent de ces sujets ;
- d'effectuer une mission de **veille réglementaire et de conseil** dans le domaine de la formation des personnels navigants et des règles d'exploitation des aéronefs : c'est la mission du bureau formation et exploitation des aéronefs (DSAÉ/BFEA) ;
- de **préparer le programme de sécurité aéronautique d'État**, d'en coordonner et contrôler la mise en oeuvre : c'est la mission du bureau de gestion de la sécurité (DSAÉ/BGS) ;
- de produire et diffuser l'information aéronautique militaire : c'est la mission de la Division Information Aéronautique ;
- d'assurer la programmation quotidienne de l'emploi des espaces aériens en collaboration avec la DGAC : c'est la mission du Centre Défense de Programmation et de Gestion des Espaces aériens.

## 02

### Quel est le statut de la DSAÉ et qui sont les « autorités d'emploi » ?

La DSAÉ est un « **service à compétence nationale** placé auprès du ministre de la défense, qui exerce en outre ses missions au profit du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des douanes ». « Pour son fonctionnement, la DSAÉ relève de **l'état-major des armées** ».

Le périmètre de responsabilités de la DSAÉ recouvre **sept autorités d'emploi (AE)** : le CEMAA (armée de l'air), le CEMM (marine nationale), le CEMAT (armée de terre), le DGA (direction générale de l'armement), le DGGN (gendarmerie nationale), le DGSCGC (sécurité civile) et le DGDDI (douanes).

Le champ des prérogatives de la DSAÉ ne se limite pas aux **1500 aéronefs d'État** mis en oeuvre par les AE (avions, drones et hélicoptères), il irrigue également le domaine technico logistique (navigabilité), les centres militaires de contrôle aériens, les personnels mécaniciens et contrôleurs (licences) ainsi que les organisations dédiées à la maîtrise des risques.

Au sein des aéronefs d'État, les aéronefs mis en oeuvre notamment par l'armée de l'air, la marine nationale, l'armée de terre et la gendarmerie nationale constituent les aéronefs militaires.





© Douanes



© Marine Nationale/Robert Dal Soglio

## 03

### Quelle gouvernance pour la DSAÉ ?

La gouvernance de la DSAÉ est assurée par un comité directeur (CODIR DSAÉ) qui se réunit au moins une fois par an. Il est présidé par l'inspecteur général des armées – air (IGA-air), représentant du ministre de la défense. Ses membres permanents sont les AE, ou leurs représentants, et le directeur de la DSAÉ. L'autorité technique (le DGA) et le commandant de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA), ou leur représentant, assistent au CODIR DSAÉ. La DSAÉ en assure le secrétariat. Il peut être fait appel à des experts, en fonction des sujets à l'ordre du jour. Les propositions d'évolution de la réglementation sont prises à l'unanimité avec si nécessaire, des modalités et des délais propres à chaque AE.

Le CODIR de la DSAÉ :

- examine le bilan annuel, fixe les orientations stratégiques, approuve le programme d'action ;
- approuve le programme de sécurité de l'aéronautique d'État ;
- recueille l'accord des AE sur les propositions d'évolution de la réglementation<sup>1</sup> ;
- statue sur toute question soumise par le directeur de la DSAÉ ou une AE.

Le CODIR s'appuie sur des consultations régulières des administrations concernées : le Groupe Permanent consultatif de la CAM (GPC CAM) et le Groupe permanent consultatif de la navigabilité (GPC NAV).

## 04

### Pourquoi la DSAÉ a-t-elle été créée ?

La DSAÉ est issue de travaux sur la navigabilité des aéronefs d'État initiés au début des années 2000. C'est sous l'égide de la Mission de modernisation du MCO aéronautique (MMAé) qu'une étude confiée à Bureau Veritas en 2008 a conduit à la décision prise en mars 2009 par le cabinet du ministre de la défense de mettre sur pieds la DSAÉ. La décision officielle de créer la DSAÉ a été prise en Conseil des ministres le 3 avril 2013. De septembre 2010 à avril 2013, elle a fonctionné sous le statut de structure de préfiguration.

La DSAÉ est la conséquence des évolutions des réglementations concernant l'aviation civile en Europe (création de l'AESA<sup>2</sup> en 2002 et lancement de l'initiative Ciel unique européen en 2004). Comme pour l'aviation civile, elle vise à séparer les responsabilités de réglementation et de surveillance (régulateur) de celles des « opérateurs/exploitants » (autorités d'emplois pour la DSAÉ).

A côté de l'autorité technique (le DGA) et des autorités d'emploi (les 3 chefs d'état-major, le DGA et les 3 directeurs des administrations concernées), est créée avec la DSAÉ une autorité de sécurité aéronautique : le directeur de la DSAÉ ou directeur de la sécurité aéronautique d'État.

La DSAÉ, dans un périmètre limité à l'aviation d'État française, a vocation à assurer un rôle équivalent à celui de l'AESA pour l'aviation civile européenne.



© Gendarmerie



© SIRPA TERRE



© SIRPA AIR/A. Jeuland

## 05

### Comment est organisée la DSAÉ ?

La DSAÉ comprend environ 230 personnes, spécialistes de haut niveau dans tous les domaines de l'aéronautique (pilotes, mécaniciens, contrôleurs aériens) issus pour l'essentiel des trois armées. Elle est composée d'une partie centrale et d'éléments délocalisés:

- **la partie centrale** de la DSAÉ est située sur la base de Villacoublay (une centaine de personnes). Elle comprend une cellule de coordination interministérielle<sup>3</sup>, une direction des affaires générales qui traite des questions transverses et 3 piliers : un pilier navigabilité (DSAÉ/DIRNAV), un pilier circulation aérienne militaire (DSAÉ/DIRCAM) et un pilier formation et exploitation (DSAÉ/BFEA)

- **la partie délocalisée** de la DSAÉ comprend des unités de contrôle de la navigabilité (situées auprès des flottes) et les organismes spécialisés de la DSAÉ/DIRCAM<sup>4</sup>. Les zones aériennes de défense (ZAD Nord à Tours et ZAD sud à Salon de Provence) sont rattachées à la DSAÉ/DIRCAM depuis l'été 2012. Elles prendront le nom de sous-directions régionales de la CAM.

## 06

### Quelles sont les obligations réglementaires auxquelles sont soumis les aéronefs d'État ?

Qu'il s'agisse de circulation aérienne, de navigabilité, de formation du PN et d'exploitation des aéronefs, les règles et règlements civils nationaux et internationaux ne s'appliquent pas aux appareils d'État qui bénéficient d'un régime dérogatoire. Toutefois, la France tout comme ses partenaires européens, s'est engagée à ce que l'activité de ses aéronefs d'État ne remette pas en cause le niveau de sécurité requis, pour les aviations civiles, dans les recommandations de l'OACI<sup>5</sup> et exigé par les règlements européens du Ciel unique.

## 07

### Pourquoi les règlements civils ne s'appliquent pas aux aéronefs d'État ?

Avec l'initiative Ciel unique européen, la responsabilité de réglementer l'aviation civile a été transférée par les États à l'UE. L'adoption des règlements européens est basée sur le principe de codécision pour les règlements les plus importants<sup>6</sup> et sur la décision à la majorité qualifiée pour les règlements dits d'exécution.

Pour leur aviation d'État, les nations ont souhaité rester souveraines en matière de réglementation. En outre, les missions des aéronefs d'État sont plus exigeantes que les missions civiles (technicité, environnement plus complexe et parfois hostile, enjeux des missions) et exigent, en conséquence, une réglementation spécifique.

Les États se sont ainsi dotés d'autorités nationales de réglementation pour leur aviation militaire. Cependant dans certains domaines, tels les services rendus par des organismes militaires à la Circulation Aérienne Générale et la formation initiale du PN, la Défense a volontairement choisi d'appliquer la réglementation européenne parce qu'elle répond bien à ses besoins.



## 08

### Quelles sont les relations de la DSAÉ avec la DGAC et l'AESA ?

Les questions de réglementation et de surveillance de la circulation aérienne, ainsi que de gestion des espaces aériens et des aéroports, sont historiquement coordonnées entre la DGAC et la DSAÉ/DIRCAM par le **directoire de l'espace aérien**. Dans le domaine de la navigabilité, un protocole signé en juin 2013 entre la DGAC/Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC), la DSAÉ/DIRNAV, et l'Organisme pour la Sécurité de l'Aviation Civile (OSAC, qui exerce le contrôle de la navigabilité pour le compte de la DGAC) institue des règles de coopération en matière d'agrément d'organismes de maintenance. Enfin, dans le domaine de la formation du PN, chaque AE travaille directement avec la DGAC/DSAC dans le cadre de ses centres de formation agréés aux normes européennes (FTO/ATO). Cependant, les aspects qui nécessitent des positions Défense coordonnées sont négociés entre DGAC/DSAC et DSAÉ/BFEA. De plus, le chef du BFEA est représentant Défense auprès du Conseil du Personnel Navigant de l'Aéronautique Civile (CPNPAC).

En revanche, il n'existe aucune coopération formalisée entre la DSAÉ et l'EASA, même si des contacts existent. Cette liaison s'effectue principalement domaine par domaine au travers d'organismes internationaux (ex : Agence européenne de défense pour la navigabilité).



© DGA/centre d'essais en vol

## 09

### Quelles sont les relations entre la DSAÉ et le BEAD-air ?

La DSAÉ et le BEAD-air travaillent au profit des mêmes AE. La DSAÉ agit dans une **logique préventive** en édictant des règlements de sécurité et en menant des actions de surveillance. Le BEAD-air produit des recommandations de sécurité dans une **logique réactive**, à la suite des accidents aériens. L'implantation du BEAD-air sur la base de Villacoublay a permis de renforcer la coopération entre les deux organismes qui contribuent, tous deux au renforcement de la sécurité aéronautique.



© SIRPA Air / Nicolas-Nelson



© Sécurité civile

## 10

### La France est-elle le seul pays ayant décidé de mettre sur pieds une « DSAÉ » ?

Le principe de création d'une « DSAÉ » (*Military/State Aviation Authority*) a été adopté par plusieurs partenaires européens et étrangers (Royaume-Uni, Pays-Bas, Suède, Belgique, Hongrie...). Ces organismes peuvent avoir des périmètres et des statuts différents, mais la plupart ont été créés suite à des accidents aériens. De nombreux pays partenaires considèrent ce type d'organisation avec intérêt. La DSAÉ a instauré un dialogue entre ces « MAA » dès 2012.

1 Selon des modalités différentes en fonction des sujets.

2 Agence européenne de sécurité aérienne.

3 Armée par un représentant de la DGGN, de la DGDDI et de la DGSCGC.

4 Centre Défense de Programmation et de Gestion des Espaces aériens (CDPGE – Athis Mons) et Division de l'information aéronautique (Bordeaux).

5 Organisation de l'aviation civile internationale.

6 Conseil de l'Union européenne à la majorité qualifiée et Parlement à la majorité simple.