Rencontre Aviation Civile Aviation Militaire – RACAM 7

Civils et militaires, bâtir un ciel plus sûr

LA SÛRETÉ AÉRIENNE FACE AUX NOUVELLES MENACES

RACAM

© Sirpa Air / © DGAC / © DR

Jeudi 30 mai 2013

9h30 - 17h00 --- Amphithéâtre de la DGAC

Sous les hauts patronages

de Monsieur **Jean-Yves Le Drian**,

Ministre de la Défense

et Monsieur **Frédéric Cuvillier**,

Ministre délégué chargé des transports

Paris, le 30 mai 2013

LA SURETE AERIENNE FACE AUX NOUVELLES MENACES

Sommaire

1- Mot de bienvenue du président de RACAM- *p. 5*
2- Historique de RACAM- *p. 7*
3- Programme de la journée- *p. 13*
4- Partenaires- *p. 17*
5- Biographies des intervenants- *p. 21*
6- Articles- *p. 37*
7- Liste des participants
8- Questionnaire de satisfaction

7ème Rencontre Aviation Civile Aviation Militaire – RACAM 7
Jeudi 30 mai 2013
DGAC – Amphithéâtre

Le 30 mai 2013

Bienvenue à cette 7ème Rencontre Aviation Civile – Aviation Militaire (RACAM 7).

En accord avec le Directeur Général de l'Aviation Civile et le Chef d'état-major de l'armée de l'air qui vont nous faire l'honneur d'ouvrir et de clore cette journée, le comité de pilotage de RACAM, composé de tous les partenaires de cette manifestation annuelle, a choisi cette année pour thème « La sûreté aérienne face aux nouvelles menaces ». Ce sujet est naturellement au cœur de l'objectif général des rencontres et de sa devise « Civils et militaires : bâtir un ciel plus sûr ».

Au sein de nos sociétés contemporaines dont une des caractéristiques essentielles est la liberté et la mobilité des individus, les attentats du 11 septembre sont venus rappeler la vulnérabilité des réseaux de transports aériens. La sûreté des transports aériens représente donc un enjeu symbolique de premier ordre, compte tenu de la forte visibilité des catastrophes aériennes et de leur impact psychologique. Leur retentissement médiatique est majeur en raison de l'effet spectaculaire et de l'internationalisation de l'émotion ; des répercussions fortes sont immédiates sur la vie des voyageurs, la protection des sites sensibles, l'activité économique et finalement les relations internationales.

La sûreté aérienne se caractérise par une pyramide de règlementations, mesures et dispositifs qui s'inscrivent dans un ***continuum et une complémentarité*** *visant à limiter au maximum les actions illicites dans ou à partir de l'espace aérien. Des sujets de préoccupation nouveaux associés à des menaces anciennes ravivées par un contexte international troublé impactent de façon croissante le travail de ceux qui ont la responsabilité de concevoir, de mettre en place ou de mettre en œuvre des mesures de sûreté aériennes.*

Compte-tenu de l'ampleur du sujet et de la nécessité de le centrer sur le domaine d'intérêt civil et militaire, nous avons exclu d'évoquer les ***aspects techniques*** *de filtrage des passagers et de leurs bagages, ainsi que la sûreté des zones aéroportuaires. En résumant de façon abrupte, le sujet commence quand la porte de l'avion, quel qu'il soit, se ferme !*

Que cette journée soit l'occasion d'échanges fructueux suscités par nos orateurs et les personnalités qui viendront les rejoindre autour des tables rondes. Notre ami Monsieur Michel POLACCO, colonel de la réserve citoyenne, journaliste de renom, secrétaire général de l'information de Radio France, vous y aidera en animant l'événement avec toute sa passion et sa grande connaissance du monde aéronautique.

Je remercie nos deux présidents de séance qui nous honorent et rehausse de leur présence notre RACAM 7 placé sous le haut patronage de nos deux ministres de tutelle. Je souhaite enfin dire toute ma reconnaissance aux partenaires, aux intervenants, à la presse et à ceux qui se dévouent tout au long de l'année pour que RACAM vive : les uns et les autres, par leur présence constante à nos côtés en ces temps difficiles, confirment le besoin de telles rencontres et contribuent à leur donner la renommée qu'elles méritent.

Riche et cordiale journée.

Général (2s) Gilles DESCLAUX
Président de RACAM

Sous les hauts patronages

de Monsieur **Jean-Yves Le Drian**,

Ministre de la Défense

et Monsieur **Frédéric Cuvillier**,

Ministre délégué chargé des transports

Paris, le 30 mai 2013

LA SURETE AERIENNE FACE AUX NOUVELLES MENACES

7ème Rencontre Aviation Civile Aviation Militaire – RACAM 7
Jeudi 30 mai 2013
DGAC – Amphithéâtre

Rencontres Aviation Civile – Aviation Militaire

HISTORIQUE

1. Présentation générale

L'aviation civile et l'aviation militaire ont un métier commun, des points de croisement nombreux et nécessaires, des personnels de profils et de motivation très semblables, des matériels analogues et un champ d'action et un territoire partagés.

Elles coopèrent dans de nombreux secteurs, mais ces coopérations, certes fréquentes et efficaces, se font dans des cadres bilatéraux tels que la Direction civile de la navigation aérienne et la Direction de la circulation aérienne militaire, ou sur des sujets très spécifiques tels que la sécurité des vols.

L'ambition des Rencontres Aviation Civile Aviation Militaire (RACAM) est d'aborder de manière plus globale les questions d'intérêt commun en facilitant les contacts personnels et en cherchant de nouvelles synergies. Il ne s'agit en aucun cas de remplacer les administrations compétentes, mais de déterminer des champs nouveaux de coopération profitables à toutes les parties. L'établissement de liens personnels établis à l'occasion de ces manifestations est aussi un élément facilitant la solution des problèmes communs.

Le général d'armée aérienne (CR) Jean Fleury, ancien chef d'état-major de l'armée de l'air (1989 – 1991) et ancien président d'Aéroports de Paris (1992 – 1999), est à l'origine de ces rencontres et en a présidé le comité de pilotage lors des 3 premières sessions. Le général de corps aérien (CR) Charles Ricour, ancien commandant de la zone aérienne de défense sud (2001-2002) et ancien commandant de la région aérienne nord (2003-2005), a pris le relais au début de 2010.

L'organisation matérielle et la logistique sont assurées par la société Ienair, filiale de l'Union des aéroports français.

2. Racam 1

La première rencontre a eu lieu le 13 février 2007 au Musée de l'air et de l'espace. Elle était placée sous les hauts patronages de madame Alliot-Marie, ministre de la défense et de monsieur Perben, ministre de l'équipement et des transports.

L'allocution d'ouverture a été prononcée par le général Abrial, chef d'état-major de l'armée de l'air française (CEMAA) et celle de clôture par le Directeur des affaires stratégiques et techniques de la DGAC française, remplaçant au pied levé son directeur général, muté deux jours au préalable.

Deux sujets étaient à l'ordre du jour, les protocoles d'accord entre les affectataires civils et militaires de même plateforme et la mise en commun des ressources humaines. Les débats concernant le premier sujet ont mis en évidence la nécessité de revoir les textes rédigés au niveau central, les rédacteurs étant peu au fait des contraintes locales. La conclusion en a été que les textes devaient être revus à partir d'une synthèse de projets établis au niveau de chaque plateforme.

L'examen des préoccupations de chacun pour le deuxième a conduit la société Brink's à se rapprocher de la DRH de l'armée de l'air pour l'emploi des personnels de protection.

Les participants à cette rencontre en ont tous apprécié l'intérêt, mais ont souhaité son élargissement à l'Europe : non seulement son ciel devient unique, mais encore ses utilisateurs, militaires et civils, développent des entités communes.

3. Racam 2

La deuxième rencontre a eu lieu le 16 avril 2008 dans les locaux de l'Ecole nationale supérieure des techniques avancées, 32 boulevard Victor à Paris. Elle a bénéficié d'une traduction simultanée français – anglais.

Elle a été placée sous les hauts patronages du ministre français de la défense et du secrétaire d'Etat chargé des transports.
L'allocution d'ouverture a été prononcée par Luc Tytgat, directeur du programme « Ciel unique » à la Commission européenne.
Le premier sujet concernait la sûreté des plates-formes aéroportuaires, avec 6 exposés et un débat. Les orateurs ont été le général Allard pour l'Armée de l'air, un inspecteur « Sûreté » de la Commission européenne, la responsable « Sûreté » de l'aéroport de Francfort, le responsable du partenariat Bundeswehr – EADS Germany et deux industriels, Thalès et SAGEM.
L'après midi a permis d'aborder la question de la gestion future en 4 D de l'espace aérien avec des exposés d'Eurocontrol, de la DSNA, de la DIRCAM suivis d'un point de vue des compagnies aériennes, de Thalès et de Dassault Aviation (pour les drones). Ce sujet est d'une importance vitale pour tous mais se heurte à la diversité des contraintes à prendre en compte comme au choc des cultures : civile et militaire, nationales, syndicales, etc. Mieux se comprendre est une nécessité.
Racam 1 ayant été ouvert par le chef d'état-major de l'armée de l'air française et clôturé par la Direction générale de l'aviation civile, c'est un représentant de la Commission européenne qui a prononcé l'allocution d'ouverture de Racam 2, celui de clôture étant confié au chef d'état-major de la marine française.
Il a été noté que dans son allocution, monsieur Tytgat a déclaré : « Aux yeux de la Commission, le besoin de rencontre entre aviation civile et aviation militaire est fondamental et cette initiative nationale devrait être transposée au plan européen, afin de déboucher sur des mesures concrètes. »

4. Racam 3

Compte tenu de l'intérêt manifesté par la Commission européenne pour ce type de débat au niveau européen, une troisième rencontre avec un caractère européen encore plus marqué a été organisée. Elle a eu pour titre « L'Europe aéronautique de demain » et a eu lieu le 28 avril 2009 à Paris avec plus de 150 participants dont une trentaine d'Européens non français.
De hautes autorités européennes de l'aéronautique ont accepté de s'exprimer: M. Mc Millan, directeur général d'Eurocontrol, M. François Gayet, secrétaire général de l'Aerospace and Defence European Industries Association, M. Patrick Goudou, directeur général de l'AESA, le général Paloméros, major général de l'Armée de l'air française, etc.

5. Racam 4

Racam 4 a lieu le 8 juin 2010 à l'École militaire à Paris. Avec pour sujet « Civils et militaires, bâtir un ciel plus sûr », RACAM 4 a recentré les rencontres aviation civile – aviation militaire sur l'espace aérien français et sur l'actualité : création prochaine de la direction de la sécurité aéronautique d'Etat, pendant étatique de la direction de la sécurité de l'aviation civile, nouvelles normes de navigabilité des aéronefs civils et militaires, certification et sûreté des aéroports…

Insérée en 2010 dans le programme des Ateliers de l'armée de l'air produits par le CESA, cette 4ème rencontre illustre la volonté du chef d'état-major de l'armée de l'air de perpétuer ces occasions de dialogue et de découverte mutuelle des partenaires. Il a présidé la remise des prix de l'armée de l'air et prononcé l'allocution de clôture.

6. Racam 5

RACAM 5 s'est tenue le 19 mai 2011 à l'Ecole Militaire – Paris 7ème, sous la présidence du Général de corps aérien (2S) Charles Ricour.

La 5ème rencontre Aviation Civile Aviation Militaire a réuni près de 200 acteurs internationaux du monde aéronautique (hauts responsables de l'aviation civile et des armées, industriels, compagnies aériennes, unions, associations et groupements professionnels) venus s'informer, échanger et débattre sur le thème « Les drones : nouveaux objets volants identifiés ».
Autour de deux tables rondes dédiées aux opérations, à la technologie, à la régulation et à la prospective, des experts civils et militaires sont venus partager leur expérience sur des thématiques aussi diverses que : l'emploi opérationnel des drones par les forces terrestres, l'intégration réussie du drone MALE Harfang dans l'espace

aérien afghan, l'importance des fréquences, l'insertion des drones dans l'espace aérien, les solutions techniques et technologiques propres aux drones…

Par la richesse des interventions et des échanges, RACAM 5 a permis d'entrevoir les applications actuelles et le potentiel exceptionnel des drones. RACAM 5 a permis aux participants de disposer d'un point précis sur leur indispensable intégration dans l'espace aérien aussi bien au travers d'exemples français qu'anglais ou américains. De la confrontation des points de vue civils et militaires sont nées des voies de solutions pour bâtir en commun un ciel plus sûr.

Le Général d'armée aérienne Jean-Paul Paloméros, Chef d'état-major de l'armée de l'air a ouvert cette journée qui a été conclue par M. Patrick Gandil, Directeur général de l'aviation civile.

Monsieur Michel Polacco, Journaliste et spécialiste de l'aéronautique, a animé cet événement.

7. Racam 6

RACAM 6 s'est tenue le 24 mai 2012 à la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC), sous la présidence du Général de corps aérien (2S) Charles Ricour.

Sur le thème du Ciel Unique européen, RACAM 6 a donné la parole aux experts civils et militaires, commerciaux et industriels, français et européens, dans le but commun de bâtir un ciel plus sûr.
Des besoins opérationnels aux solutions techniques, la 6ème session de RACAM a répondu aux nombreuses questions que soulève ce sujet d'actualité.

Favoriser le dialogue entre civils et militaires étant la raison d'être de RACAM, deux sessions de débats et d'échanges avec le public ont enrichi cette journée introduite par M. Patrick GANDIL, Directeur général de l'aviation civile, et conclue par le Général d'armée aérienne Jean-Paul PALOMEROS, Chef d'état-major de l'armée de l'air.

8. Racam 7

La **7ème Rencontre Aviation Civile Aviation Militaire – RACAM 7** se tiendra le **30 mai 2013** à la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC).

Placée sous les hauts patronages de Monsieur Jean-Yves LE DRIAN, Ministre de la Défense, et de Monsieur Frédéric CUVILLIER, Ministre délégué chargé des Transports, RACAM 7 aura pour **thème :**
« LA SURETE AERIENNE FACE AUX NOUVELLES MENACES ».
Des enjeux aux réponses opérationnelles et techniques, la 7ème session de RACAM tentera de répondre aux nombreuses questions que soulève ce sujet d'actualité.

Favoriser le dialogue entre civils et militaires étant la raison d'être de RACAM, deux sessions de débats et d'échanges avec le public enrichiront cette journée introduite par M. Patrick GANDIL, Directeur général de l'aviation civile, et conclue par le Général d'armée aérienne Denis MERCIER, Chef d'état-major de l'armée de l'air.

Présidé par le Général de corps aérien (2S) Gilles DESCLAUX, cet événement sera animé par Monsieur Michel POLACCO, journaliste et spécialiste de l'aéronautique.

Partenaires de l'événement : Aéroports de Paris, Armée de l'air, Air France, CESA, Dassault Aviation, DCI, DGAC,DSAE, EADS, FNAM, GIFAS, Safran, Thalès, Union des Aéroports Français

Le cabinet Iénair en assure la logistique et l'organisation.
Renseignements :
www.ienair.fr / racam

Sous les hauts patronages

de Monsieur **Jean-Yves Le Drian**,

Ministre de la Défense

et Monsieur **Frédéric Cuvillier**,

Ministre délégué chargé des transports

Paris, le 30 mai 2013

LA SURETE AERIENNE FACE AUX NOUVELLES MENACES

7ème Rencontre Aviation Civile Aviation Militaire – RACAM 7
Jeudi 30 mai 2013
DGAC – Amphithéâtre

PROGRAMME

9h00 *Accueil café*

9h30 **Introduction** par M. **Michel Polacco**, *Journaliste et modérateur des débats*
Présentation de RACAM 7 par le Général (2S) **Gilles Desclaux**, *Président de RACAM*

9h40 **Allocution d'ouverture** par M. **Patrick Gandil**, *Directeur Général de l'Aviation Civile*

TABLE RONDE 1 : ETAT DES LIEUX ET ENJEUX

10h00 **Le cadre interministériel**
Préfet **Yann Jounot**, *Directeur de la protection et de la sécurité de l'Etat (SGDSN)*

La contribution de la DGAC à la sûreté aérienne
M. **Jacques Le Guillou**, *Directeur adjoint du transport aérien (DGAC)*

La vision et l'action du CDAOA
Général de division aérienne **Dominique de Longvilliers**, *Commandant en second de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA)*

L'expérience britannique récente (JO Londres 2012)
Air Vice Marshall **Stuart Atha**, *AOC 1 (Royal Air Force)*

11h20 *Pause-café*

11h40 **Session débat avec l'assistance**
Débatteurs :
M. **Loic Garnier**, *Chef de l'unité de coordination de la lutte antiterroriste (UCLAT)*
M. **Stéphane Janin**, *Expert PNT de la Direction de la Sûreté (Air France)*
Colonel **Bruno Mignot**, *Commandant du centre national des opérations aériennes (CNOA)*
M. **Jacques Le Guillou**, *Directeur adjoint du transport aérien (DGAC)*
Air Vice Marshall **Stuart Atha**, *AOC 1 (Royal Air Force)*

13h00 *Déjeuner*

TABLE RONDE 2 : REPONSES OPERATIONNELLES ET TECHNIQUES

14h00 **Les réalités de la Cybermenace**
Contre-amiral **Dominique Riban**, *Directeur Général adjoint (ANSSI)*

Sûreté et services de la navigation aérienne
M. **Philippe Merlo**,*Adjoint du Directeur des Services de la Navigation Aérienne (DGAC/DSNA)*

La résilience des systèmes ATM et C2
M. **Luc Lallouette**, *Directeur du programme SESAR (Thales Air Systems)*

La Cybersécurité appliquée à l'aéronautique
M. **Pascal Andrei**, *Directeur de la sûreté des avions (AIRBUS)*

15h20 **Session débat avec l'assistance**
Débatteurs :
M. **Philippe Merlo**,*Adjoint du Directeur des Services de la Navigation Aérienne (DGAC/DSNA)*
M. **Hervé Hamy**, *Directeur C4 (Thales Raytheon Systems)*
M. **Vincent Marfaing**, *Vice-Président, Business Line Sécurité des Technologies de l'Information (Thales)*
Général de brigade aérienne **Hervé Rameau**, *Directeur de la circulation aérienne militaire (DSAE)*
Général (2s) **Denis Koehl**, *Conseiller aux Affaires militaires (SESAR-JU)*
M. **Pascal Andrei**, *Directeur de la sûreté des avions (AIRBUS)*
M. **Thierry Dupoux**, *Directeur R&T Optronique (Sagem)*

16h30 **Synthèse** de la journée par le Président de RACAM

16h40 **Allocution de clôture** par le Général d'armée aérienne **Denis Mercier**, *Chef d'état-major de l'armée de l'air*

17h00 **Fin des travaux**

Sous les hauts patronages

de Monsieur **Jean-Yves Le Drian**,

Ministre de la Défense

et Monsieur **Frédéric Cuvillier**,

Ministre délégué chargé des transports

Paris, le 30 mai 2013

LA SURETE AERIENNE FACE AUX NOUVELLES MENACES

7ème Rencontre Aviation Civile Aviation Militaire – RACAM 7
Jeudi 30 mai 2013
DGAC – Amphithéâtre

UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS

Sous les hauts patronages

de Monsieur **Jean-Yves Le Drian**,

Ministre de la Défense

et Monsieur **Frédéric Cuvillier**,

Ministre délégué chargé des transports

Paris, le 30 mai 2013

LA SURETE AERIENNE FACE AUX NOUVELLES MENACES

7ème Rencontre Aviation Civile Aviation Militaire – RACAM 7
Jeudi 30 mai 2013
DGAC – Amphithéâtre

Michel POLACCO, journaliste et modérateur de Racam

Journaliste et aviateur, Michel POLACCO est spécialiste de l'aéronautique, de l'espace, de la défense et stratégies. Il est l'auteur de nombreux ouvrages sur l'aviation, dernièrement de *La conquête spatiale pour les nuls* chez First éditions et précédemment de *Airbus A 380*, chez Hachette EPA. Pilote professionnel d'avions et d'hélicoptères, instructeur, il suit l'actualité aéronautique depuis près de 30 ans et tout particulièrement les questions relatives à la sécurité du transport aérien.

Général de corps aérien (2s) Gilles DESCLAUX, président de Racam

Pilote de chasse - 3500 heures de vol sur avions de combat

Activité :
Quitte le service actif le 1er septembre 2011 et crée la société de Conseil GDC2.
- *Outside Director – THALES RAYTHEON SYSTEMS*
- *Conseiller Défense – ERNST & YOUNG France*
- *Président des Rencontres Aviation civile Aviation Militaire (RACAM)*

Déroulement de carrière :

2008 - 2011 : Commandant de la Défense aérienne et les opérations aériennes - Paris
- *responsable de la Défense Aérienne, de la Surveillance de l'Espace et des Opérations Aériennes*
- *commandant de la composante air des NATO Response Force N°12 (2009) et N°17 (2011)*
- *commandant Air de la phase initiale de l'opération au-dessus de la Libye*

2004 - 2007 : Chef de la mission française auprès du Commandant interarmées de l'OTAN - Lisbonne, Portugal
- *commandant des éléments interarmées avancés pour la certification de la NRF 5*
- *chef d'état-major du niveau opératif pour la certification de la NRF 6*
- *concepteur de l'organisation de l'état-major déployé du Joint Command Lisbon*

2002 - 2004 : Adjoint air au cabinet militaire du Premier ministre - Paris
- *chargé des dossiers OTAN et UE*
- *chargé du dossier sûreté aérienne « post 11 septembre 2001 »*
- *chargé des relations avec l'industrie de défense et des exportations d'armement*

2001 - 2002 : Auditeur du Centre des hautes études militaires (CHEM) et de la session nationale de l'Institut des hautes études de la défense nationale (IHEDN)

1998 - 2001 : Commandant la base aérienne 120 de Cazaux
- *accueil et intégration de l'escadron singapourien sur la base*

1994 - 1998 : Conseiller « personnel navigant » du Directeur du personnel militaire de l'armée de l'air à Paris
- *Mutations, avancement et cursus de carrière des 3000 pilotes de l'armée de l'air*

1979 - 1994 : Pilote de chasse et Commandant en unités opérationnelles
- *commandant d'Escadrille à l'Escadron 1/4 - mission bombardement nucléaire (Luxeuil)*
- *commandant de l'Escadron 3/7 sur Jaguar (Saint-Dizier)*
- *commandant de la 11ème Escadre de chasse (3 escadrons -Toul)*

Formation :
Ingénieur de l'Ecole de l'Air – promotion 75
Elève à l'USAF Academy (Colorado – USA) en 76
Diplôme d'études militaires en 1985

Ecole de Guerre en 1993
Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale – 54ème session en 2001
Marshall Center SES 2008

Décorations :
Commandeur de la Légion d'Honneur
Commandeur de l'Ordre national du Mérite
Médaille de l'aéronautique

Patrick GANDIL, Directeur général de l'aviation civile (DGAC)

Né le 29 mars 1956
Marié, 2 enfants

Ecole polytechnique (1975), école nationale des ponts et chaussées (1980)
Officier de l'ordre national de la légion d'honneur (2010)
Officier dans l'ordre national du mérite (2007)
Pilote privé d'avions (1999)

Octobre 2007	*Ministère de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement Durables* Directeur général de l'aviation civile
Mai 2005-0ctobre 2007	*Ministère des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer* Secrétaire général
2003 - 2005	*2003-2004 Ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer* *2004-2005 Ministère de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer :* Directeur du cabinet du Ministre Gilles de ROBIEN
1999 - 2003	*Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement :* Directeur des routes
1997 - 1999	*Direction Générale de l'Aviation Civile :* Chef du Service des Bases Aériennes
1995 - 1997	*Ministère de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation :* Directeur adjoint du cabinet de Dominique PERBEN
1994 - 1995	*Direction Départementale de l'Equipement du Val d'Oise* Directeur
1988 – 1994	*Ministère de l'Equipement, direction du personnel et des services :*
1988	Chargé de mission sur la décentralisation
1989	Sous-directeur des services et de la décentralisation
1994	Chargé de mission pour la stratégie des services
1984 - 1988	*Ecole Nationale des Ponts et Chaussées* Directeur de l'enseignement
1981 - 1984	*DDE de Haute Saône :* Chef de l'arrondissement fonctionnel et opérationnel, suppléant du directeur
1979 - 1980	*Agence financière de Bassin Seine Normandie :* Chargé d'étude du schéma d'aménagement des eaux du Loing

Activités d'enseignement	1986-1990 professeur de routes à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées 1990-1996 professeur adjoint de mécanique des chaussées
Activités internationales	Président du conseil d'Eurocontrol depuis décembre 2009 Vice président de la CEAC depuis 2009 Président du comité à haut niveau de constitution du FABEC depuis 2009

Général d'armée aérienne Denis MERCIER, Chef d'état-major de l'armée de l'air

Né le 04 octobre 1959 à Barcelonnette
Marié et père de trois enfants

Promotion 1979 « Capitaine Caroff de Kervezec » de l'Ecole de l'air

Breveté pilote de chasse en 1983
3000 heures de vol dont 182 en missions de guerre 1983

1983	Pilote en escadron puis commandant d'escadrille sur Mirage F1C et Mirage 2000C, escadrons de chasse 1/5 « Vendée », 3/2 « Alsace » et 2/5 « Ile de France », Orange et Dijon
1990	Commandant en second puis commandant de l'escadron de chasse 1/12 « Cambrésis » sur Mirage 2000C, Cambrai
1994	Adjoint au chef du bureau emploi, Commandement de la Force Aérienne de combat, Metz
1996	Collège Interarmées de Défense, Paris
1997	Officier rédacteur bureau OTAN, Etat-major interarmées de planification opérationnelle, Creil
1999	Adjoint au chef du département CJTF (Combined Joint Task Force), Etat-major du commandement Nord de l'OTAN, Brunssum, Pays-Bas
2002	Commandant la Base aérienne 112 "Commandant Marin-la-Meslée", Reims
2004	Adjoint puis chef du bureau plans, Etat-major de l'armée de l'air, Paris
2007	Général adjoint sous-chef performance synthèse, Etat-major de l'armée de l'air, Paris
2008	Commandant des Ecoles d'officiers de l'armée de l'air, Salon de Provence
2010	Chef du cabinet militaire du ministre de la défense, Paris
2012	Chef d'état-major de l'armée de l'air

Promotions :

1er décembre 2007 :	Général de brigade
1er juin 2010 :	Général de division
1er février 2011 :	Général de corps aérien
17 septembre 2012 :	Général d'armée aérienne

Décorations :

Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre national du mérite

INTERVENANTS

TABLE RONDE 1 : ETAT DES LIEUX ET ENJEUX

Préfét Yann JOUNOT, Directeur de la protection et de la sécurité de l'Etat (SGDSN)

Yann JOUNOT, cinquante-trois ans, est diplômé de l'IEP de Paris, ancien élève de l'ENA (promotion Fernand Braudel). Il a exercé différentes responsabilités dans le corps préfectoral à la fois dans des postes territoriaux comme directeur de cabinet (préfecture de la Drôme, préfecture de Saône-et-Loire) et secrétaire général de préfectures importantes (préfecture de l'Essonne, préfecture du Nord) ainsi que des postes à responsabilité en administration centrale comme adjoint au sous-directeur puis sous-directeur des compétences et des institutions locales au sein de la direction générale des collectivités locales (DGCL). Yann Jounot a également exercé des fonctions en cabinet ministériel comme chef du cabinet civil de Pierre JOXE, ministre de la défense, et dans les corps de contrôle en tant que rapporteur à la Cour des Comptes.

Nommé Préfet en 2008, il a été préfet délégué pour la sécurité et la défense auprès du préfet de la région Lorraine, préfet de la zone de défense Est, préfet de la Moselle puis nommé haut fonctionnaire de défense adjoint (HFDA), directeur de la planification de sécurité nationale (DPSN), au ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales.

Depuis octobre 2010, M. Yann Jounot est directeur de la protection et de la sécurité de l'Etat (DPSE) au secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (SGDSN), service du Premier ministre travaillant en liaison étroite avec la Présidence de la République pour assister le chef du Gouvernement dans l'exercice de ses responsabilités en matière de défense et de sécurité nationale.

A ce titre M. Jounot est responsable de la préparation et de l'organisation de l'Etat face aux crises majeures qui peuvent affecter sa continuité. Cette responsabilité s'exerce dans le cadre d'une approche multirisque, incluant les crises d'origine naturelle, industrielle ou terroriste et dans le cadre d'une coopération renforcée avec les partenaires européens et internationaux.

Jacques LE GUILLOU, Directeur adjoint du transport aérien (DGAC)

Né en 1954
Ancien élève de l'Ecole de l'air
Ecole nationale d'administration (70-2)
Licencié en droit public
Diplômé de l'Institut des Etudes Politiques de Paris
Diplômé du Collège inter-armées de défense.
Officier de la légion d'Honneur

Seule direction d'administration centrale de la direction générale de l'Aviation civile, la direction du Transport aérien est située au croisement des acteurs du secteur aérien (transporteurs aériens, aéroports, constructeurs aéronautiques, personnels, passagers…) et des politiques publiques (développement durable, sûreté, international…). La direction joue un rôle de régulateur, de facilitateur, de médiateur en s'attachant à proposer des arbitrages entre des logiques parfois opposées. Cette action est guidée par des études économiques, techniques et des recueils statistiques, qui permettent d'éclairer le présent et de préparer l'avenir.

- Depuis décembre 2008, **chef de service**, directeur adjoint du transport aérien,
- De 2005 à 2008, **sous-directeur** de la sûreté et de la défense de la direction générale de l'aviation civile,

- De 2004 à 2005, **conseiller technique** aux cabinets de MM. BORLOO et HENART
- De 1995 à 2004, **plusieurs postes de direction** aux ministères de la justice, des finances et des affaires sociales comme administrateur civil,
- De 1978 à 1995, **officier navigant** dans l'armée de l'air Française.

GDA Dominique DE LONGVILLIERS, Commandant en second de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA)

Né le 02 janvier 1961 à Toulouse (haute garonne)
Marié et père de 4 enfants

Promotion 1982 « Général d'Harcourt » de l'Ecole de l'air

Breveté Pilote de chasse en 1985
3 300 heures de vol

1986 Pilote, EC 02.004 « Lafayette », Luxeuil
1989 Pilote, EC 03.003 « Ardennes », Nancy Ochey
1991 Pilote en échange au sein de l'aéronautique navale, 17ème flottille de chasse embarquée, Hyères
1993 Chef des opérations, EC 01.005 « Vendée », Orange
1995 Adjoint opérations à l'officier de programme Rafale, Etat-major de l'armée de l'air, Paris
1996 Commandant en second, EC 01.002 « Cigognes », Dijon
1998 Commandant, EC 01.002 « Cigognes », Dijon
2000 Air War College (CID), Maxwell AFB, Alabama, USA
2001 Adjoint puis chef de la division plans du bureau des études et plans généraux, Etat-major de l'armée de l'air, Paris
2005 Commandant de la base aérienne 133 Henry Jeandet, Nancy Ochey
2008 Officier de cohérence opérationnel « protection-sauvegarde », Etat-major des armées, Paris
2010 Chef de l'état-major du commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes, Paris
2012 Commandant en second de la Défense aérienne et des Opérations aériennes, Paris

Promotion :
1er janvier 2013 Général de division aérienne

Décorations :
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite
Médaille de l'Aéronautique
Médaille outre-mer agrafe Moyen Orient
Médaille d'or de la Défense nationale
Médaille de la commémoration ex-Yougoslavi

Air Vice Marshall Stuart ATHA, DSO MA BSc RAF

Atha joined the RAF in 1984 after reading mathematics and physics and flying with the Air Squadron at Glasgow University. Following his first tour as a flying instructor on the Hawk aircraft, Atha flew the Harrier GR7 from 1990 to 2003 serving in Germany and the UK as a front-line pilot, flight commander and ultimately squadron commander. His staff tours have included posts in the Air Warfare Centre and the Directorate of Operational Capability. He served from 2003 to 2005 as the Personal Staff Officer to the Chief of the Air Staff. Between 2006 and 2008 Atha commanded Royal Air Force Coningsby. In this role he acted as the Typhoon Force Commander and oversaw the development, and operational declaration, of Typhoon in the Air Defence and Ground Attack roles. Whilst at RAF Coningsby, Atha also displayed the Hurricane and Spitfire aircraft of the Battle of Britain Memorial Flight. Atha deployed in May 2009 to the Gulf region as the Air Officer Commanding No 83 Expeditionary Air Group and the United Kingdom Air Component Commander. Following his return to the UK in early 2010 he was appointed as Head of Joint Capability at the Ministry of Defence. Atha assumed command of the RAF Air Command No 1 Group in August 2011.

With over 4000 flying hours (mostly on Hawk, Harrier and Typhoon) Atha has flown operationally in the UK, Balkans and Iraq. He was the first RAF pilot to lead a NATO formation in combat (Operation DELIBERATE FORCE Bosnia 1995) and has flown further combat missions during Operation ALLIED FORCE (Kosovo 1999) and Operation TELIC (Iraq 2003). Following Operation ALLIED FORCE, Atha led an Air Warfare Centre team into Kosovo to examine the effectiveness of the RAF's bombing, and in 2003 he led the Ministry of Defence Operation TELIC Lessons Team. In October 2003 he was awarded the Distinguished Service Order for service in Iraq. As Air Officer Commanding 83 Expeditionary Air Group, Atha commanded the UK Air Component in the Gulf Region and Afghanistan, for which he was awarded a Queen's Commendation for Valuable Service. In the period March-May 2011 Atha led the MOD Libyan operations team. Atha attended the Advanced Command and Staff Course at Bracknell in 1999/2000 and Higher Command and Staff Course in 2006 and became a member of the Royal College of Defence Studies in 2009.

Married with 5 children, Atha remembers a time when he enjoyed skiing and playing rugby, golf and the piano. He is a member of the Franco-British Council, President of the RAF Icarus Football Club, Mentor to Northumbrian Universities Air Squadron and an Honorary Vice-President of Lincolnshire's Lancaster Association and the Typhoon Entente Cordiale Trust.

TABLE RONDE 2 : REPONSES OPERATIONNELLES ET TECHNIQUES

Contre-amiral Dominique RIBAN, Directeur général adjoint (ANSSI)

Formation et diplômes

1977-1981	**Ecole navale, Lanvéoc-Poulmic -** Diplôme d'ingénieur
1982-1983	**Ecole de spécialité transmissions, Toulon**
1994 1996	**Ecole nationale supérieure des télécommunications (Suptelecom Paris) -** Diplôme d'ingénieur
2009	**Auditeur de la session régional de l'IHEDN**

Expérience professionnelle

Depuis le 01/07/2012	Directeur adjoint de l'ANSSI
2010- 2012	Chargé de mission de la stratégie auprès du directeur général des systèmes d'information et de communication du ministère de la défense
2008-2010	**Base navale de Port des Galets, La Réunion**

Commandant de zone maritime du sud de l'océan Indien, commandant de la base navale du Port des Galets et adjoint « mer » du commandant supérieur des forces armées dans la zone sud de l'océan Indien

2006-2008 **Direction interarmées des réseaux d'infrastructures et des systèmes d'information de la défense (DIRISI), Paris**
Sous-directeur « Management »

2003-2006 **Direction des systèmes d'information de la marine (DIRSIM), Toulon**
Directeur – Construction de cette nouvelle unité à Toulon (certification ISO 9001)

2001-2003 **Base navale de Toulon**
Commandant en second
Construction de la nouvelle unité de soutien des forces à Toulon

1999-2001 **Frégate « La Motte-Picquet », Toulon**
Commandant en second

1997-1999 **Etat-major de la marine (EMM) Programmes**
Chef du bureau télécommunications
Responsabilité et conduite de plusieurs programmes majeurs de télécommunications (SOCRATE, ATHREIS, INTRAMAR, RIFAN …)

1996-1997 **EMM Programmes**
Officier de programme du système de télécommunications de la frégate type « horizon »

1994-1996 **SUP TELECOM Paris**
Elève ingénieur

1993-1994 **Bâtiment de transport léger « Champlain », La Réunion**
Commandant

1992-1993 **Commandement des fusiliers marins commando, Lorient**
Chef du bureau RH et officier transmissions

1990-1992 **Direction des centres d'expérimentation nucléaire (DIRCEN)**
Chef de la division transmissions
Mise au point avec les industriels du premier système de communication hautes fréquences numérisées des armées

1989-1990 **Aviso-escorteur commandant « Bory », océan Indien**
Officier en second

1986-1989 **Ecole navale**
Officier de manœuvre
Formation à la manœuvre des bâtiments de plus de 400 élèves par an de toutes origines

1984-1986 **Frégate anti-sous-marine « Georges Leygues »**
Officier transmissions et officier de manœuvre

1984 **Aviso-escorteur « Balny »**
Officier transmissions et de lutte anti-soumarine et officier de manœuvre

1983-1984 **Escorteur d'escadre « Kersaint », Djibouti**
Officier transmissions et officier de manœuvre

1982-1983 **Centre d'instruction naval de Saint Mandrier**
Officiers transmissions

1981-1982 **Dragueur océanique « Alençon », Cherbourg, Brest et Djibouti**
Officier en second

1980-1981 **Patrouilleur « Etoile Polaire », Djibouti**
Officier en troisième puis en second

1980 **Campagne d'application du groupe école « Jeanne d'Arc » - « Forbin » -**
Officier élève

Août 1980 **Ecole Navale**
Elève-officier

Promotion grade

2012	Contre-amiral
2002	Capitaine de vaisseau
1995	Capitaine de frégate
1990	Capitaine de corvette
1984	Lieutenant de vaisseau

Décorations

Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite
Croix du combattant
Chevalier de l'Ordre du Mérite Maritime
Médaille d'Outre-Mer avec agrafe Liban et Ormuz
Médaille de la Défense nationale échelon or
Médaille du titre de reconnaissance de la Nation

Maurice GEORGES, Directeur des Services de la Navigation Aérienne (DSNA)

Né le 29/09/1965

EXPERIENCE PROFESSIONNELLE

Depuis le 27 juillet 2009	**Directeur des services de la navigation aérienne**
(Depuis février 2013)	Chairman of FABEC CEO Board
(Depuis septembre 2012)	Chairman of European CANSO CEO Committee

De janvier à juillet 2009	Directeur des opérations de la direction des services de la navigation aérienne (DGAC/DSNA)
Janvier 2008 - décembre 2009	Adjoint « en-route » à la directrice des opérations de la DSNA
Juin 2006 - décembre 2007	Sous-directeur planification et stratégie de la DSNA
Mars 2005 - mai 2006	Directeur de cabinet du DSNA
Septembre 2003 - mars 2005	Conseiller du chef du service du contrôle du trafic aérien (SCTA), chargé des relations internationales
Septembre 1999 - août 2003	Chef du centre en-route de la navigation aérienne-ouest, (CRNA-Ouest)
Septembre 1996 - août 1999	Chef du bureau « Contrôle de gestion et redevances » de la direction de la navigation aérienne
Septembre 1993 - août 1996	Ingénieur au service technique des programmes aéronautiques de la délégation générale pour l'armement, chargé du suivi des programmes Airbus et des programmes militaires dérivés d'avions civils (dont A400M et Falcon SURMAR)

FORMATION

Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts (diplômé de l'ENAC en 1993)

Diplômé du collège des ingénieurs (formation au management ENS-ENPC en 1991)

Agrégé de mathématiques (1988)

Ancien élève de l'école normale supérieure (Sciences 1986)

Breveté pilote privé avion (1992)

Enseigne de vaisseau de réserve (breveté chef de quart marine nationale en 1989)

Luc LALLOUETTE, Directeur du programme SESAR (THALES)

2008 à ce jour THALES Air Systems

Directeur du Programme SESAR - *Programme européen de R&D de 2,1 milliards d'euros Développement et validation des nouvelles architectures, technologies et procédures de gestion du trafic aérien pour réaliser le Ciel Unique Européen à partir de 2013*

- Conduite de l'ensemble des activités du groupe Thales dans un objectif de maîtrise des coûts, des délais, des performances et de la qualité - Contrats de 260 M€ - 250 ingénieurs
- Présidence de « l'Air Traffic Management Committee » de l'AeroSpace and Defence Industries Association in Europe

2004-2008 **THALES Communications - Directeur des Affaires Internationales de la Business Line « Tactical Communications »**

2001-2004 **THALES Safare - Président Directeur Général**

1997-2001 **Thomson-CSF Communications - Directeur de la Business Unit « Identification et Navigation Aérienne »**

1993-1997 **MIDSCO - Directeur Fiabilité et Logistique**

1986-1993 **Thomson-Sintra ASM - Chef de Service « Support Clients »**

1982-1986 **Safare-Crouzet, Ingénieur d'Etudes**

FORMATION

1979-1982 **Institut de Chimie Physique Industrielle**
Diplôme d'Ingénieur Physicien Electronicien – Option traitement du signal

Pascal ANDREI, Directeur de la sûreté des avions (AIRBUS)

Depuis 2006 : Directeur de la sûreté des avions (AIRBUS- Toulouse)

2003 : Conseiller Ingénieur en chef pour la sûreté des systèmes embarqués (AIRBUS-Toulouse)

1999 : Directeur du e-Business (EADS – Munich puis Toulouse)

1996 : Coordinateur Intelligence Economique (Aerospatiale Matra – Paris)

DÉBATTEURS

TABLE RONDE 1 : ETAT DES LIEUX ET ENJEUX

Loïc GARNIER, Contrôleur général – Chef de l'unité de coordination lutte anti-terroriste (UCLAT)

Né le 29-04-1963, SAINT MANDE(094)
Concours externe

Promotion
38ème - Jean-Claude FAVRE

Décorations

- 30-12-2011 : ordre de la légion d'honneur - Chevalier
- 31-12-2006 : médaille d'honneur de la police nationale -
- 14-11-2006 : ordre national du mérite - Chevalier
- 02-10-1995 : médaille d'acte de courage et de dévouement - Bronze
- 10-04-1986 : médaille de la défense nationale - Bronze
- Décoration étrangère

Carrière

- 09-09-2010 : Contrôleur général
- 02-05-2003 : Commissaire divisionnaire
- 11-12-1994 : Commissaire principal
- 01-08-1988 : Commissaire de police
- 01-08-1987 : Commissaire stagiaire
- 01-09-1986 : Elève commissaire

Postes occupés

- DGPN Chef de l unité de coordination lutte anti-terroriste (U.C.L.A.T.) PARIS (075), 01-07-2009
- PPPJ Chef de la brigade criminelle PARIS (075), 12-11-2007
- PPPJ Chef de la brigade de répression du banditisme PARIS (075), 04-04-2005
- PPPJ Chef de la 2ème division PARIS (075), 26-04-2004
- PP/PJ Au sce-emploi opérationnel chef GIR NANTERRE (092), 03-06-2002
- PP/PJ Chef adjoint de brigade criminelle PARIS (075), 26-04-1999
- PP/PJ Chef adjoint SDPJ NANTERRE (092), 01-06-1996
- PP/PJ Chef Section Brigade Criminelle PARIS (075), 16-03-1992
- PP/PJ Chef Unité Recherche 5ème Division PARIS (075), 02-04-1990
- DCPJ Section Criminelle VERSAILLES (078), 01-08-1988

Stéphane JANIN, Expert PNT de la Direction de la Sûreté (AIR FRANCE)

Pilote de Ligne Air France depuis 1991, successivement copilote sur Airbus A300 et A310 (desserte majoritaire de l'Afrique occidentale), puis commandant de bord sur Boeing 737 et Airbus A320 (depuis 2007).

En tant que cadre pilote, a effectué de la formation en facteurs humains et du recrutement pilotes ; depuis 2003, travaille au service de la Sûreté des Opérations Aériennes puis comme conseiller pilote du Directeur de la Sûreté d'Air France.

Dans le poste actuel, est en charge de la mise en œuvre opérationnelle des mesures de sûreté par les pilotes ; représente également la Direction de la Sûreté d'Air France auprès de organisations professionnelles pilotes et de l'AEA Security Working Group.

Colonel Bruno FOUSSARD, Chargé de mission sûreté aérienne (SGDSN)

Le Col Bruno Foussard est actuellement chargé de mission sûreté aérienne au sein du *secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale*. Chef de la mission interministérielle de sûreté aérienne (MISA), il assiste le Premier ministre pour la détermination, la coordination et le suivi de la politique nationale en matière de sûreté et de défense aérienne et lui permet d'assurer son rôle de pilotage interministériel. Il contribue au renforcement de la sûreté de l'aviation civile, aux niveaux national et international.

Le colonel Bruno Foussard a intégré l'Ecole de l'air de Salon-de-Provence le 5 septembre 1988 au sein de la promotion « *Sous-lieutenant de la Taille Tretinville* ». Pilote de chasse, il totalise à ce jour près de 2600 heures de vol sur Mirage 2000C, Mirage 2000-5, et Mirage 2000D. Il a effectué plus de 130 missions de guerre dans le cadre des opérations *Southern Watch* (Irak), *Deny Flight* et *Deliberate Force* (Bosnie), *Allied Force* (Kosovo), *Enduring Freedom* et de la *Force Internationale d'Assistance et de Sécurité* (Afghanistan). Il a servi deux fois en tant que chef du détachement Français en Afghanistan.

Le colonel Foussard a occupé les fonctions d'aide de camp du Chef d'état-major des armées de 1999 à 2001. Il est diplômé de *l'Advanced Command and Staff College*, école de guerre Britannique, où il a obtenu un *Master of Arts in Defense Studies*.

Le colonel Foussard a commandé l'Escadron de chasse 01.003 "Navarre" sur la base aérienne de Nancy-Ochey, assurant à cette occasion le soutien des troupes au sol de la coalition lors de deux déploiements dans le cadre de l'opération *Enduring Freedom* en Afghanistan.

A l'issue de son temps de commandement, il a rejoint l'état-major de l'armée de l'air en 2007 pour occuper les fonctions d'officier de cohérence d'état-major au sein du Bureau plans, puis de chef de la division " *Dissuasion-Combat*" au sein du Bureau "Programmes" avant d'être choisi comme officier d'échange aux Etats-Unis, au sein du *Groupe d'Etudes Stratégiques* (SSG) du chef d'état-major de l'armée de l'air des Etats-Unis d'Amérique, Pentagone, Washington D.C. Le SSG fourni des analyses stratégiques et élabore des recommandations pour le chef d'état-major en rapport avec la stratégie militaire et les contributions de l'USAF en matière de sécurité nationale.

Le colonel Foussard est né le 23 mars 1969 à Mont de Marsan, France. Il est marié à Sonia et est père de deux enfants, Anton et Erynn.

Colonel Bruno MIGNOT, Commandant du centre national des opérations aériennes (CNOA)

Issu de la promotion 1983 de l'Ecole de l'air, le Colonel Mignot a été pilote de chasse sur Mirage 2000 de défense aérienne puis de transport sur C160 Transall et Casa 235. Il a également obtenu des qualifications sur hélicoptères Puma et Fennec, et sur ULM. Il a servi successivement au Service d'informations et de relations publiques des armées, au Secrétariat général de la défense nationale et à l'Ecole de guerre. Il a commandé l'escadron de transport outre-mer 52 « Tontouta » de Nouvelle-Calédonie, a dirigé le Cours supérieur interarmées de défense de Yaoundé (Cameroun) et la branche « activité aérienne » de l'Etat-major opérationnel de l'armée de l'air avant de rejoindre le Centre national des opérations aériennes de Lyon Mont-Verdun qu'il commande depuis 2 ans.

TABLE RONDE 2 : REPONSES OPERATIONNELLES ET TECHNIQUES

Hervé HAMY, Directeur C4 (Thales Raytheon Systems)

Hervé Hamy is Director for Air C4I within ThalesRaytheonSystems, French operations.

ThalesRaytheonSystems is a joint venture between Raytheon Company and Thales Group and a world leader in air defense systems, command and control systems, 3D air defense radars, battlefield and weapon locating radars. Since its founding in 2001, TRS has become one of the defense industry's most successful transatlantic joint ventures. The company employs 1,600 people, split equally between Fullerton California and Massy France. With over 70 customers in 60 countries around the world, and over 70% of business coming from outside the United States, TRS is truly a global leader in integrated air and missile defense and C4I, including specific cyber security.

Initially joining Thales in 1998 as a Cockpit Research Engineer, he went on to hold various positions within Thales Aerospace Division in Bordeaux. In 2007, Hervé became Director for Air Traffic Management, Support & Services.

In this role, he acquired international experience in air operations while leading teams across Australia, England, France, Singapore and South Africa.

Since 2010 when he joined TRS, Hervé and his team have developed an approach and products dedicated to increasing the cyber security and operational resilience of Air C4I systems.

Vincent MARFAING, Vice-Président, Business Line Sécurité des Technologies de l'Information (Thales)

Vincent Marfaing est Vice-Président, en charge des activités liées à la cybersécurité et à la sécurité des technologies de l'information, pour l'ensemble des pays du groupe Thales.

Vincent Marfaing bénéficie d'un parcours large en France et à l'étranger, au service des systèmes logiciels (CAP SESA), des réseaux de télécommunications (ALCATEL), des centres de relations clients (GENESYS) et des systèmes d'information critiques (THALES).

Il a occupé en particulier les responsabilités de Directeur de Business Unit des Réseaux Intelligents d'ALCATEL, Vice-President Engineering de GENESYS, Responsable des Systèmes de gestion du traffic aérien pour THALES.
Il dirige maintenant l'activité IT Security/Cybersecurity de Thales qui a pour vocation de couvrir l'ensemble des applications civiles et militaires de ce domaine, à travers les produits, systèmes et également services de consulting et d'exploitation que procure Thales.

Vincent Marfaing est un ancien élève de l'Ecole Polytechnique (1985), et diplômé de l'Ecole Nationale Supérieure des Télécommunications. Il est également titulaire d'un MBA de l'EM Lyon.

GBA Hervé RAMEAU, Directeur de la circulation aérienne militaire (DSAE)

Né le 15 décembre 1960
Marié et père de 4 enfants

Promotion 1980 « Lieutenant Saint Hillier » de l'Ecole de l'air

Breveté pilote de chasse en 1984
3000 heures de vol

1984 Pilote, puis commandant d'escadrille à l'escadron de chasse 04.011 « Jura », Bordeaux
1992 Adjoint au chef des opérations, 11ème Escadre de chasse, Toul
1993 Commandant en second de l'escadron de chasse 03.011 « Corse », Toul
1995 Stagiaire au Collège interarmées de défense, Paris
1996 Commandant de l'escadron de chasse 04.033 « Vexin », Djibouti
1998 Commandant en second, puis commandant du Centre de détection et de contrôle, Cinq-Mars-la-Pile
2001 Chef d'état-major, Direction de la circulation aérienne militaire, Taverny
2003 Commandant en second et adjoint forces, puis commandant de la base aérienne 126, Solenzara
2007 Commandant le Centre national des opérations aériennes, Lyon Mont Verdun
2009 Commandant la Brigade Aérienne des Opérations, Lyon Mont Verdun
2012 Directeur de la circulation aérienne militaire, Villacoublay

Promotion :
1er février 2011 Général de brigade aérienne

Décorations :
Officier de la Légion d'honneur
Croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures avec étoile de bronze
Croix de la Valeur militaire avec étoile de bronze
Croix du combattant

A titre étranger :
Médailles commémoratives saoudienne et koweitienne
Médaille OTAN avec agrafe « Ex-Yougoslavie »
Médaille de l'Union Européenne avec agrafe « EUFOR Tchad »

Expériences en opérations :
1986 à 1990 Opération Epervier, pilote de combat, Tchad
1991 Opération Daguet/Desert Storm, Commandant d'escadrille, Golfe Persique
1994 Opération Aconit/Desert Shield, Chef de détachement, Turquie/Nord Irak
1999 Opération Salamandre, ex Yougoslavie, Commandant du détachement Air de Mostar, Bosnie
2004 Opération Licorne, commandant de la composante aérienne, Côte d'Ivoire
2009 Opération Eufor Tchad, commandant de la composante aérienne, Tchad
2011 Opération Harmattan/Unified Protector, représentant national auprès du commandant de la composante aérienne et commandant des moyens aériens français engagés dans cette composante, Italie/Libye

Général (2s) Denis KOEHL, Conseiller aux Affaires militaires (SESAR-JU)

Born on August 9th, 1956

Married, two children

French Air Force Academy in 1978

Fighter pilot's wings in 1982

1987 ▪ Detached as Navy Fighter pilot, French Navy Air Fleet 11F, Landivisiau - Aircraft carriers "Foch" and "Clemenceau"

1990 ▪ Squadron Commander, 03.007 "Languedoc" Fighter Squadron, Saint-Dizier AFB

1992 ▪ Deputy of the "Tactical Air Force and Air Defence" branch, Air Force Inspection, Paris

1993 ▪ Chief of Operations, Deputy Commander then Commander, 12th Fighter Wing, Cambrai AFB

1997 ▪ Joint War College, Paris

1998 ▪ Assistant Chief for Air Operations (A-3), Air Defence and Operations Command, Paris

1999 ▪ Deputy Air Assets Commander and Senior National Representative, NATO Combined Air Operations Centre, Vicenza, Italy

1999 ▪ Assistant Chief for Air Strategy (A-5), Air Defence and Operations Command, Paris

2000 ▪ Chief of the "Yugoslavia" Crisis Cell and Expert for "Kosovo" matters, Joint Operations Centre, Paris

2002 ▪ Base commander, Orange AFB

2003 ▪ Commander of the Combined Joint Support Base, Entebbe International Airport, Uganda (European Union first military operation in Afrika)

2004 ▪ Chief of "Policy and Concepts", Air Combat Command, Metz

2005 ▪ Deputy Commander, Joint Force Air Component for NATO Response Force 6 (UK lead)

2006 ▪ Chief of Staff, Air forces Command, Metz

2007 ▪ Chief of the French Military Mission and French Representative to Commander, NATO Joint Command Lisbon, Portugal

2010 ▪ Senior Advisor for Military Affairs to the Executive Director, SESAR Joint Undertaking, Brussels, Belgium (under a civilian status)

Promotion:

2005 ▪ Brigadier General

2009 ▪ Major General

Decorations and awards:

"Commandeur" in the National Merit Order and Officer in the Legion of Honour

War Cross for Overseas operations with two stars, Cross for Military Valour with one star

Air Medal, Combatant Cross, Overseas Operations Medal, National Defence Medal

NATO Medal and European Union Medal

Thierry DUPOUX, Directeur R&T Optronique (SAGEM)

Depuis mars 2010

Directeur R&T Optronique – Division Optronique et Défense - Sagem

Animation des démarches de Prospectives, pilotage des analyses marketing.
Elaboration des Stratégies de développement sur le périmètre de la Division et de ses filiales (Suisse, US) et de son suivi.
Mise en place de coopérations industrielles et académiques. Elaboration/participation à des dossiers de croissance externe.

2007 – 2010 **Directeur de Centre d'Excellence** - Division Optronique et Défense - Sagem - Paris, 75015.

Développement, industrialisation et production de l'ensemble des équipements optroniques de vision nocturne de la Société sur deux sites principaux (Argenteuil et Poitiers).
Déploiement d'actions « Lean manufacturing », de maîtrise des valeurs d'exploitation. Mise en place d'une « Supply chain » et d'un plan de maîtrise des coûts de développement.

2001 – 2007 **Directeur Adjoint** - Département Optronique (BU) - Sagem DS - Paris, 75015

Responsable du « Business Development » et Directeur Commercial France. Développement de nouvelles lignes de produits en coopération avec notre filiale Suisse. Responsable de la partie optronique d'un des plus importants contrats de Défense signé par Sagem.

1997 – 2001 **Chef de Ligne de Produits** - Direction du Développement - Sagem SA - Nanterre, 92.

Développement d'une nouvelle Ligne de Produits – analyse marketing, établissement d'un business plan lancement et suivi du développement, de l'industrialisation. Animation et participation aux actions de prospection commerciale.

1995-1997 **Chef de Produit** – Département Optronique (BU) - Sagem SA - Paris, 75015.

Poste combinant la responsabilité de suivi du développement, la production ainsi que la commercialisation : prospection, réponses appels d'offres, établissement, négociation et suivi de contrats.
Expériences commerciales très riches : marché Français et grand Export.

1991-1995 **Chef du Groupe** - Délégation Générale de l'Armement – Issy-les-Moulineaux, 92.

Chef de Programme puis Chef de Groupe. Lancement d'appels d'offres, processus de sélection, mise en place, négociation et suivi de contrat. Expertise technique.
Familiarisation avec le code des Marchés Publics, coopération internationale.

Formation

1988 - DEA de Physique Appliquée à l'Université Claude Bernard de Lyon.
1991 – Ingénieur, diplômé de l'Ecole Supérieure d'Optique (Orsay) - Spécialisation de fin de cycle à HEC – Technico-commerciale.
Formation professionnelle : finance pour manager, relations inter-culturelles, Lean, Santé/Sécurité/ Environnement.

Informations complémentaires

Professeur/Animateur de cours Optronique proposés dans le cadre de la formation continue par l'EURO-SAE (ENSTA).
Professeur à l'École Militaire – Cours Optronique - Enseignement Militaire Supérieur Scientifique et Technique (EMSST) de l'Armée de Terre
Secrétaire Général des Anciens de l'École Supérieure d'Optique

Sous les hauts patronages

de Monsieur **Jean-Yves Le Drian**,

Ministre de la Défense

et Monsieur **Frédéric Cuvillier**,

Ministre délégué chargé des transports

Paris, le 30 mai 2013

LA SURETE AERIENNE FACE AUX NOUVELLES MENACES

7ème Rencontre Aviation Civile Aviation Militaire – RACAM 7
Jeudi 30 mai 2013
DGAC – Amphithéâtre

Défense aérienne et coopération interministérielle

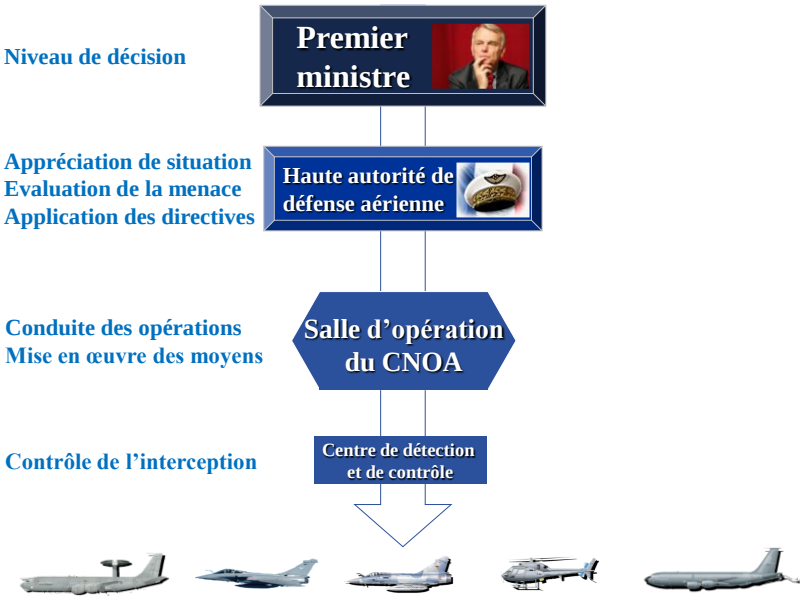
Colonel Bruno MIGNOT, *Commandant du Centre national des opérations aériennes (CNOA)*

La défense aérienne du territoire français consiste à assurer la souveraineté dans l'espace aérien national et à empêcher son utilisation par un éventuel agresseur. La connaissance du milieu aérospatial, la technicité qu'il requiert et la maîtrise de la chaîne C2 (commandement et contrôle) liée expliquent pourquoi cette mission permanente est confiée à l'armée de l'air. La coopération interministérielle revient quant à elle à exploiter les synergies entre organismes appartenant à des départements ministériels différents de manière à optimiser l'action de l'Etat. A première vue, on pourrait croire que défense aérienne et coopération interministérielle relèvent de logiques distinctes. Ce n'est pas l'avis des acteurs de l'espace aérien national qui collaborent activement et quotidiennement avec le commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA).

L'arrivée récente d'un détachement permanent de la Direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières au Centre national des opérations aériennes (CNOA) de Lyon Mont-Verdun permet de faire un point sur la coopération qu'entretient l'armée de l'air avec les ministères de l'Intérieur, de l'Ecologie, du développement durable et de l'énergie, de l'Economie et des finances, de la Justice et des Affaires étrangères.

En 2007, le CNOA a repris les missions du Centre de conduite des opérations aériennes de Taverny. Avant de préciser en quoi les détachements interministériels qu'y accueille l'armée de l'air apportent une forte plus-value à l'action aérienne de l'Etat, il faut revenir à la genèse de leur présence.

En tant que responsable de la défense aérienne, le Premier ministre a autorité pour décider de détruire un aéronef en vol montrant des intentions hostiles. Le tempo des opérations aériennes requérant une réactivité de tous les instants, la chaîne décisionnelle allant de l'autorité gouvernementale au pilote ne comporte que trois strates : la haute autorité de défense aérienne (HADA), la salle d'opération du CNOA et le contrôleur du Centre de détection et de contrôle militaire en charge de l'interception.



La HADA a latitude à s'adresser directement au Premier ministre. Pour exercer ses attributions, elle dispose du CNOA qui assure la veille et la mise en œuvre H24 de la chaîne nationale de défense aérienne : c'est du CNOA que parviennent les alertes et que partent les ordres d'interception ; c'est au CNOA que s'effectue la recherche de renseignement pour apprécier la situation, évaluer la menace, prendre les mesures conservatoires, rendre compte aux autorités, présenter les options possibles d'intervention et faire appliquer les décisions prises. Par exemple, à la HADA revient la tâche de lever le doute entre un avion de ligne qui effectue une descente d'urgence après une panne de pressurisation et un autre, piraté, qui se dirige sans autorisation vers le centre de Paris. Or, les comportements de chacun peuvent être rigoureusement analogues

pendant un laps de temps très long. Pour discriminer des situations semblables, le CNOA doit se reposer sur la diversité de ses sources de renseignement. S'agissant des avions de ligne, la première est le contrôle en route de l'aviation civile. L'alerte d'un comportement anormal est alors transmise au CNOA *via* un détachement militaire de coordination. Au CNOA, le personnel « renseignement » identifie les pistes d'intérêt, extrait les plans de vol parmi les quelque mille aéronefs qui survolent chaque jour le territoire français[1], recueille la nationalité des compagnies aériennes concernées ou celle du propriétaire des aéronefs incriminés ainsi que le nombre et la qualité des passagers, compare les trajectoires suivies avec celles programmées, recherche les éventuels incidents d'embarquement, joint les centres d'opérations des compagnies ou fait contacter les équipages en vol, etc. Dans cette tâche, il faut le plus souvent s'adresser à des organismes relevant d'autres ministères car chacun dans son domaine de compétence apporte une partie de la réponse. On comprend pourquoi il est fait appel à des détachements des principales administrations intéressées : direction générale de l'aviation civile, police aux frontières, gendarmerie de l'air, douane. Leur présence permet de faire le lien entre l'armée de l'air et les centres d'opération de leur administration d'appartenance, elle interdit le cloisonnement des structures œuvrant dans la même direction et optimise l'action de l'Etat dans la 3e dimension.

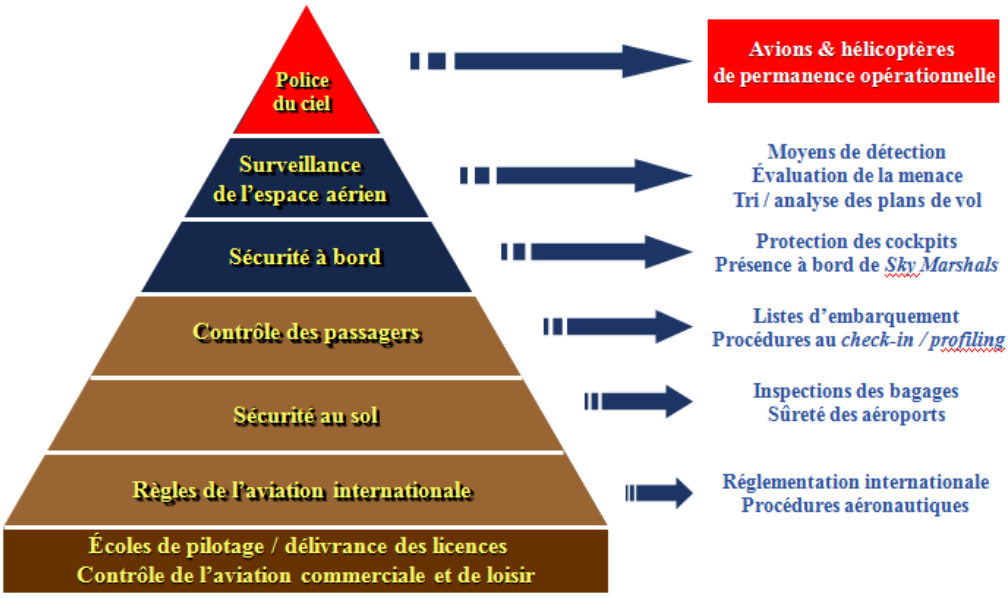
Les administrations de l'Etat concernées par la défense aérienne du territoire non présentes au CNOA disposent de correspondants dédiés à la mission de sûreté aérienne et sont amenées à visiter régulièrement le CNOA. Inversement, les officiers du CNOA interviennent à l'occasion de séminaires, de réunions de sécurité, de conférences ou de journées « portes ouvertes » dans les aéroclubs. Ces actions de communication portent leurs fruits car le nombre de décollages sur alerte des moyens aériens ne cesse de décroître ainsi que le nombre de survols de zones interdites[2]. L'action concertée, continue, décloisonnée et complémentaire des acteurs étatiques conduit ainsi à l'amélioration de la sûreté aérienne au dessus du territoire. C'est à partir de ce constat qu'ont été ouvertes d'autres voies de coopération dans le domaine plus global de la gestion de la 3e dimension.

On le voit, la sûreté aérienne du ciel français n'est pas de l'unique ressort de l'armée de l'air, loin s'en faut, et les services de l'Etat agissent très en amont des mesures de police du ciel. Il existe en effet une « pyramide de sûreté » dont la base est constituée par la culture aéronautique enseignée dans les écoles de pilotage et les conditions à remplir pour délivrer une licence de pilote. Après le respect des règles de l'air auxquelles tout équipage doit s'astreindre avant de faire décoller un aéronef, viennent les procédures de sécurité au sol (fouille des passagers et des bagages à main, scan des bagages en soute, contrôle des pièces d'identité). Le criblage des listes de passagers peut alors être effectué systématiquement ou de manière aléatoire afin d'identifier celui ou ceux qui seraient connus des services de police ou de renseignement. En cours de vol, ces listes sont consultables sur demande de la HADA qui agit, rappelons-le, au nom du Premier ministre.

La pyramide se rétrécit encore quand on aborde les mesures de sécurité à bord des aéronefs : elles consistent à isoler le cockpit des passagers à l'aide d'une porte blindée et à accueillir à bord en toute confidentialité un policier ou un gendarme apte à contrer une éventuelle action terroriste (*sky marshals*). Ensuite, tout aéronef survolant le territoire fait l'objet d'une classification selon une liste de critères qui font de lui un ami, un inconnu, un douteux, un suspect ou un hostile. Pour la surveillance des aéronefs en vol, un système de radars judicieusement positionnés est nécessaire pour couvrir l'entièreté du territoire. Tout en haut de la pyramide, l'armée de l'air se pose en dernier rempart contre une action terroriste grâce à un dispositif de 8 chasseurs de défense aérienne et de 5 hélicoptères répartis sur 7 bases aériennes différentes, en alerte 24 h / 24 et 7 jours / 7 et prêts à décoller en moins de 7 minutes. Le tout peut bénéficier, sur accord du chef d'état-major des armées, de 4 chasseurs supplémentaires en moins de 6 heures. Pour compléter le dispositif, la HADA peut également compter sur un avion radar embarqué *E-3F* AWACS et un avion ravitailleur en vol *C135*.

[1] En période de pointe, ce nombre peut monter à 1 400 simultanément et à 11 000 sur une période de 24 heures.

[2] Pour ce qui concerne les 3 dernières années, les *Rafale*, *Mirage 2000* et *Mirage F1* de la permanence opérationnelle ont décollé 170 fois sur alerte en 2010, 116 fois en 2011 et 75 fois en 2012. De même, 98 survols de zone interdite ont été répertoriés en 2010, 78 en 2011 et 63 en 2012.



Dans la mesure où ce dispositif dispose de moyens duaux solides, complémentaires et redondants, il était tentant de l'utiliser pour étendre la protection de la population à la lutte contre d'autres menaces. L'armée de l'air a ainsi conclu des accords avec des administrations leur permettant de bénéficier des services offerts par le dispositif PPS : gendarmerie nationale, police nationale, douane, commissariat à l'énergie atomique (CEA), centre national d'études spatiales (CNES), électricité de France (EDF)… Ainsi, les hélicoptères PPS sont très souvent utilisés en alerte en vol afin d'exercer une surveillance régulière d'une cinquantaine de sites sensibles de type centrale nucléaire, site de recherches, installation pétrochimique, établissement prioritaire de défense. Environ six cents fois par an, les hélicoptères *Fennec* armés de l'armée de l'air empruntent des itinéraires comportant plusieurs de ces sites.

En matière d'objets volants non identifiés, le CNOA collecte les relevés sur le phénomène et les transmet au Groupe d'études et d'information sur les phénomènes aérospatiaux non identifiés (GEIPAN). En matière d'assistance en vol, le CNOA coordonne les interventions des moyens de permanence opérationnelle avec la Direction générale de l'aviation civile pour porter secours aux aéronefs en difficulté. Ces moyens sont alors utilisés à des fins d'aide à la navigation ou de guidage serré vers l'aérodrome de recueil le mieux adapté. Par ailleurs, la HADA est la seule autorité apte à déclencher, interrompre ou clôturer une opération de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse. Outre les moyens aériens que la Sécurité civile et la gendarmerie peuvent offrir, l'armée de l'air met à disposition des centres de coordination et de sauvetage (CCS) les moyens militaires semi-spécialisés en alerte H24 dédiés à cette mission de service public[3]. Encore, en matière de surveillance et de recherche de renseignement, l'armée de l'air oriente régulièrement ses capteurs à la demande des sections de recherche de la gendarmerie ou des services régionaux de la police judiciaire. La présence au CNOA de représentants du ministère de l'Intérieur dynamise et optimise grandement cette coopération.

Quelques administrations de l'Etat en contact permanent avec le CNOA

[3] Un *Fennec* à Orange et un autre à Villacoublay, un *Super-Puma* à Solenzara et un *Puma* à Cazaux pour ce qui concerne l'armée de l'air, un *Atlantique 2* ou un *Falcon 50* à Lorient pour ce qui concerne la marine, une *Gazelle* à Etain pour l'armée de terre et un *EC135* à Rennes pour la gendarmerie

Enfin, sous très faible préavis à l'occasion de catastrophes naturelles ou industrielles, le CNOA peut également mettre un conseiller air à la disposition du préfet, faire décoller un avion AWACS pour servir de point d'information en vol et monter une cellule de coordination dans la 3e dimension chargée d'élaborer la programmation de l'activité aérienne de secours et les procédures de gestion de l'espace aérien de manière à éviter les abordages en vol. Cette capacité est démontrée chaque été au sein de la cellule des opérations aériennes de la sécurité civile (COASC) armée dans le cadre de la lutte contre les incendies de forêt dans le sud de la France.

En septembre 2012, la signature d'un accord complémentaire a permis de redynamiser la collaboration entre l'armée de l'air et la douane formalisée dès 1999. Le personnel du CNOA assure ainsi le suivi de plusieurs dizaines d'aéronefs identifiés. Le décollage d'un d'entre eux déclenche une alerte qui permet de suivre ses moindres mouvements et d'informer en temps réel la douane dans le repérage des trafics illicites utilisant la voie aérienne. De même, le CNOA surveille un certain nombre de plateformes aéroportuaires. L'arrivée d'un détachement permanent « douane » permet d'améliorer le ciblage des aéronefs suspects, d'augmenter nettement la capacité de pistage et de corréler les données émanant des bureaux centraux et régionaux avec l'état du trafic aérien en temps réel. Pour lui, les 78 radars français agissent comme des caméras de surveillance du territoire tout entier autorisant l'alerte, la poursuite et l'interception des aéronefs de trafiquants. Il s'agit là d'une utilisation de moyens à effets duaux à des fins de lutte contre la criminalité, au plus grand bénéfice de la population.

Coopération avec la police, la gendarmerie, l'aviation civile, la sécurité civile, l'administration pénitentiaire, la douane, EDF, le CEA… : l'aspect transverse de la mission de surveillance du ciel n'a pas échappé à ces grandes administrations qui utilisent à bon escient les capacités duales de l'armée de l'air pour mener à bien leurs missions régaliennes. A terme, il est probable qu'elles fassent encore appel à l'armée de l'air dans la mesure où cette dernière met en œuvre une capacité dont les perspectives en matière de recherche de renseignement sont immenses : les drones de moyenne altitude et de longue endurance. Leur aptitude à durer, leur discrétion, la résolution et la variété de leurs capteurs, le savoir-faire des aviateurs acquis en Afghanistan, en Libye, au Mali et sur le territoire national à l'occasion des grands événements à surveiller en temps réel concourent à ce que l'entraînement du personnel air soit utilisé directement à des fins de service public ; la liste étant très longue, citons en particulier l'acquisition du renseignement et l'appui direct à l'action au profit des forces de gendarmerie et de police et de la douane ; la surveillance de grands chantiers, d'infrastructures sensibles, d'axes routiers et d'événements présentant des risques de trouble à l'ordre public ; l'observation de violences urbaines ; la recherche de personnes disparues ; l'évaluation des dégâts occasionnés par une catastrophe naturelle ou industrielle ; la détection de pollution maritime ; la reconnaissance thermographique et le géoréférencement ; l'étude de contamination de l'espace aérien (nuage de cendres)…

On le constate, la coopération interministérielle est une des voies d'avenir de l'armée de l'air. C'est le milieu aérien qui le veut, c'est son utilisation pour des déplacements rapides qui le requiert, c'est l'évolution des modes d'action qui l'impose. Or, c'est ce milieu que l'armée de l'air maîtrise. De même, l'extension de ce milieu à l'espace autorise de grandes ambitions qui, si elles se concrétisaient, pourraient donner une impulsion formidable à l'action aérospatiale de l'Etat. Il n'y manque plus qu'une autorité *ad hoc*, à l'instar des préfets maritimes dans leur zone de compétence, en charge de fédérer cette action en lui donnant toute son efficacité.

Colonel Bruno Mignot
Commandant du Centre national des opérations aériennes

Sûreté aérienne et SGDSN

***Colonel Bruno FOUSSARD**, Chargé de mission sûreté aérienne (SGDSN)*

L'annexe 17 de la convention de Chicago définit la sûreté comme étant la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile. Parmi ces actes illicites, le terrorisme demeure la menace majeure, utilisée par des groupes radicaux confessionnels ou politiques et certains Etats. Le secteur de l'aviation civile reste aujourd'hui une cible particulièrement attractive pour ces terroristes, compte-tenu de ses vulnérabilités intrinsèques d'une part, et des conséquences financières et sociétales qu'un attentat sur ce secteur pourrait avoir au niveau global, d'autre part. Pour ces raisons, la sûreté aérienne tient une place majeure dans la politique gouvernementale de lutte contre le terrorisme.

La capacité de l'État à prévenir et à se protéger de ce type de menace sur l'aviation civile passe par une étroite coordination des efforts des différents ministères et services concernés et l'implication des opérateurs, tant dans le domaine de la connaissance et de l'anticipation, qu'en matière de préparation et de prévention. Au travers d'un dialogue permanent avec ces différents acteurs*, le secrétariat général pour la défense et la sécurité nationale* s'emploie à renforcer la coordination interministérielle et les interactions entre des différentes entités en charge de la sûreté dans le secteur aérien. A ce titre, la *commission interministérielle de la sûreté aérienne*, dont le secrétariat est assuré par le SGDSN, assiste le Premier ministre pour la détermination, la coordination et le suivi de la politique nationale en matière de de sûreté et de défense aérienne et lui permet d'assurer son rôle de pilotage interministériel. Elle soutient dans son action la *direction générale de l'aviation civile* (DGAC), autorité compétente pour l'animation de la politique de sûreté du transport aérien, la préparation des textes législatifs et réglementaires et la surveillance des opérateurs.

Par cette capacité à coordonner l'action des différents ministères et à promouvoir un dialogue permanent entre les différents acteurs, le SGDSN a contribué au renforcement de la sûreté de l'aviation civile, aux niveaux national et européen. Pour faire face au développement de groupes extrémistes dans la zone Sahel, qui a porté le risque terroriste hors de nos frontières et souligné des vulnérabilités importantes dans le transport de personnes et de fret en provenance de certains pays sensibles, des mesures de sécurisation des aéroports, des vols dit « entrants » et du cargo ont par exemple été mises en place au niveau interministériel. De la même façon, l'augmentation de la menace MANPADS dans ces régions, accélérée par les crises libyenne et malienne, a nécessité une étroite coordination entre les acteurs étatiques et les compagnies aériennes afin de réduire les vulnérabilités pesant sur l'aviation civile.

Afin d'anticiper les nouvelles menaces, le SGDSN s'attache à développer les capacités nationales en termes de caractérisation et de détection des nouveaux types d'explosifs susceptibles de faire peser un risque sur l'aviation civile. Il s'inscrit dans la perspective des évolutions futures en matière de sûreté aérienne en soutenant la montée en puissance de l'évaluation du comportement des personnes et le développement, dans un cadre national et international, de dispositifs de prévention. L'utilisation des données *Passenger Name Record*, qui vise à cibler les personnes ou les profils de voyageurs à risque, en est une illustration. Enfin, le SGDSN promeut la mise en place, en coordination avec l'Union européenne et ses principaux partenaires internationaux, une capacité propre d'analyse du risque pour le secteur aérien, visant à croiser l'analyse de modes opératoires terroristes avec les vulnérabilités de l'aviation civile pour élaborer des scénarios terroristes probables. A terme, cette évaluation du risque devrait permettent de mieux définir la politique de protection du secteur de l'aviation civile et de passer d'une logique réactive à une logique d'anticipation et de prévention.

La menace terroriste est marquée par plusieurs facteurs qui amplifient le risque sur le secteur aérien. L'utilisation croissante des technologies de l'information, l'accès plus facile à des moyens de destruction plus sophistiqués, conventionnels ou non, et la possible amplification de l'usage des réseaux informatiques par les groupes terroristes diversifie les modes opératoires possibles pour exploiter plus efficacement les failles de sûreté de l'aviation civile . Enfin, la montée en puissance des phénomènes de radicalisation obère notre capacité d'anticipation et limite l'efficacité des mesures mises en œuvre par les règlementations européennes et nationales sur le secteur aérien pour faire face aux comportements classiques et prévisibles.

Les partenaires de la 7ème Rencontre Aviation Civile Aviation Militaire – RACAM 7 vous remercient de votre participation

Retrouvez les interventions et les photos de RACAM 7 sur le site www.ienair.fr, rubrique racam.

C'est nouveau ! : les petits-déjeuners RACAM

Dans la continuité du colloque annuel RACAM, des petits-déjeuners à thème autour de personnalités de l'aviation civile et militaire prolongent les débats du RACAM précédent et préparent ceux du RACAM à venir.

RACAM est aussi à suivre sur Linkedin