



© DGAC

■ Comment développer la filière des agrocarburants sans entrer en concurrence avec d'autres besoins, notamment alimentaires? Où en est la recherche dans ce domaine pour la filière aéronautique?

P. G. : Les carburants durables alternatifs au kérosène apparaissent comme un moyen prometteur pour découpler la croissance du transport aérien de celle des émissions de CO₂ associées. Mais les carburants aéronautiques sont très spécifiques du fait de contraintes d'exploitation très strictes (stabilité haute et basse températures, résistance au givrage, densité énergétique, certification mondiale...).

Techniquement, des progrès considérables ont été accomplis ces dernières années et malgré les contraintes élevées sur leur formulation, plusieurs types de biocarburants ont été certifiés ou sont en train de l'être. De nombreux vols de démonstration ont déjà eu lieu et les exemples d'usage de biocarburants aéronautiques en condition d'exploitation commerciale régulière se multiplient. Les émissions sur ce type de vol sont en moyenne de 54 g de CO₂ par passager par kilomètre, soit la moitié d'un vol traditionnel.

Dans ce contexte, le développement de filières de biocarburants aéronautiques doit s'inscrire dans le cadre de politiques énergétiques et agricoles locales qui prennent en compte les spécificités et opportunités propres à chacun des territoires. C'est pourquoi la solution ne sera pas unique.

Pour ces filières exploratoires, il est encore nécessaire de conduire des activités de recherche pour faire progresser les procédés de récolte, d'extraction et de transformation.

■ Décongestionner les espaces, optimiser les routes aériennes: la restructuration de l'espace aérien se heurte à différents enjeux. Où en est-on dans la construction du « ciel unique » ?

P. G. : Depuis fin 2012, le nouvel environnement européen de la navigation aérienne se compose de neuf blocs fonctionnels d'espace aérien (FAB). La France est engagée avec l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse dans le FABEC (FAB Europe Centrale). Cet espace d'une superficie de 1,8 million de kilomètres carrés englobe la plupart des grands aéroports européens et constitue l'une des zones de trafic les plus denses du monde. Le FABEC contrôlera plus de la moitié des vols en Europe. Le programme SESAR (Single European Sky Air traffic management Research), volet technique du ciel unique, est un vaste projet de modernisation de l'infrastructure de contrôle aérien en Europe. Il assurera une plus grande efficacité dans la gestion de la sécurité des vols, tout en permettant de minimiser l'impact du transport aérien sur l'environnement. SESAR permettra un véritable bond technologique. Il généralisera l'emploi des moyens modernes de navigation satellitaires pour mettre en œuvre des procédures plus précises, moins bruyantes et plus économes en carburant.

Les objectifs fixés par le programme SESAR à l'horizon 2020 sont de :

- multiplier par trois la capacité de l'infrastructure de contrôle aérien en Europe, ce qui permettra de considérablement réduire les retards au sol ou en l'air ;
 - diminuer de 10 % l'impact environnemental des vols, notamment les émissions de gaz à effets de serre ;
 - multiplier la sécurité par trois ;
 - diviser par deux le coût du contrôle aérien supporté par les compagnies aériennes.
- Au travers des accords de participation à l'entreprise commune, la DGAC contribue sur la période 2009-2016 à 71 projets de recherche et développement coordonnés par l'entreprise commune SESAR.

■ Quel est le rôle de la DGAC dans le développement aérien mondial ?

P. G. : Entre 1986 et 2011, le nombre de passagers aériens dans le monde est passé de 960 millions à plus de 2,7 milliards. La prévision mondiale sur la période 2011-2031 donne une croissance de 5 % en moyenne par an, pour franchir le seuil des 5 milliards de passagers d'ici vingt ans. Les facteurs de cette croissance proviennent essentiellement des pays émergents avec la mondialisation des échanges, la croissance des PNB, l'accroissement de la démographie, l'augmentation des revenus, l'évolution des modes de vie... et la capacité des compagnies et des aéroports à répondre à cette demande. La DGAC contribue indirectement à créer les conditions favorables à ce développement, à travers, par exemple, ses actions de coopération technique auprès des autorités étrangères qui en font la demande, qu'il s'agisse de les aider sur le plan de la coopération industrielle, de la sécurité, de la navigation aérienne, de la formation ou encore de la sûreté. La présence de personnels de la DGAC dans les organisations internationales, européennes et l'intervention de ses experts dans les débats internationaux inscrivent l'empreinte de la France dans l'évolution mondiale du transport aérien.

“ Créer les conditions favorables au développement mondial du trafic aérien ”

■ Êtes-vous satisfait des modes de coopérations avec les opérateurs aéroportuaires privés? Quelles évolutions vous paraissent souhaitables?

P. G. : La loi de décentralisation du 13 août 2004 et la loi sur les aéroports du 20 avril 2005 ont profondément modifié le paysage aéroportuaire français. Les aéroports français sont désormais caractérisés par la cohabitation de plusieurs statuts d'exploitants*.

La DGAC entretient avec les exploitants des rapports étroits qui se concrétisent de plusieurs manières :

- à travers les fonctions de surveillance de la sécurité et de la sûreté des aéroports et de prestation de services de navigation aérienne qu'assure la DGAC ;
- à travers la mission de régulation économique sur les aéroports d'Etat et ADP. La DGAC homologue les tarifs annuels des redevances aéroportuaires. Si la régulation économique ne fait pas de distinction selon la nature publique ou privée des opérateurs, sa modernisation en 2005 a pris en compte les préoccupations d'une gestion privée en affirmant le principe d'une juste rémunération du capital en regard de son coût moyen pondéré ;
- enfin, à travers sa fonction d'autorité concédante qui donne lieu à de nombreux échanges avec ses exploitants sur, par exemple, les grandes orientations stratégiques du développement des infrastructures aéronautiques, le développement de l'immobilier sur la plate-forme, la décision d'autoriser une infrastructure centralisée d'assistance en escale, etc.

L'objectif partagé par tous les opérateurs est d'assurer un fonctionnement et un développement efficaces des aéroports : les opérateurs privés ont bien entendu toute leur place dans ce dispositif! ■

Directeur général de l'Aviation civile depuis 2007, **Patrick Gandil**, 56 ans, est ingénieur diplômé de Polytechnique et des Ponts et Chaussées, pilote privé, marié et père de deux enfants.

Il commence sa carrière à 25 ans au sein de la direction départementale du Territoire de Haute-Saône.

En 1984, il devient directeur de l'enseignement au sein de l'École nationale des ponts et chaussées pour quatre ans.

Il rejoint ensuite le ministère de l'Équipement en tant que sous-directeur des services et de la décentralisation et dirige

à partir de 1994 la direction départementale de l'Équipement du Val-d'Oise.

Il occupe ensuite les fonctions de directeur de cabinet de Dominique Perben alors ministre de la Fonction publique.

En 1997, il est nommé chef du service des bases aériennes de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC).

En 1999, il prend la direction des Routes et occupe ensuite les fonctions de directeur de cabinet de Gilles de Robien

alors ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer. À partir de 2005, il prend les fonctions de

secrétaire général du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie avant de diriger la DGAC.

*Les CCI, exploitants historiques, les sociétés anonymes récemment créées (dont l'Etat détient 60 % du capital, les CCI concernées 25 % et les collectivités locales 15 %) et les groupes à capital totalement privé.



© DGAC