

aéroport

lemag des aéroports francophones

n°56

Bimestriel
Février 2015



Strasbourg fait sa révolution p.32



**Droits de trafic : interview
de Thierry de Bailleul, directeur
général France d'Emirates p.46**

**Dubai
non-stop**
Vol EK082



www.aeroportlemag.aero

Formations : adaptation et complémentarité

En matière de formations pour les métiers aéroportuaires, l'offre est importante et sait s'adapter aux multiples évolutions du secteur, mais elle ne répond pas à tous les besoins. Les aéroports peuvent alors compter sur le transfert de compétences internes.

par Guy Zunino

Si les organismes spécialisés sont nombreux sur le marché à proposer des programmes pour les formations initiales et les formations continues, ils ne répondent toutefois pas nécessairement aux besoins concernant chaque métier, certains reposant uniquement sur un transfert de compétences internes. À cela s'ajoutent les difficultés liées à la disponibilité des personnels. Christine Courade, directrice des Ressources humaines de l'Aéroport Toulouse-Blagnac et membre de la commission Alfa-ACI des Ressources humaines, évoque certaines de ces difficultés pour l'ensemble de la communauté des aéroports francophones. « Il n'est pas toujours simple de couvrir nos besoins. Les centres de formation ne répondent pas toujours à nos exigences à la fois en termes de contenu et d'organisation. En effet, harmoniser le planning des équipes opérationnelles avec des propositions de formations sur des sessions bloquées est souvent un exercice d'équilibriste. Et pour de nombreux aéroports, ces formations se déroulent en dehors de leur région, cette difficulté étant accrue chez nos collègues d'outre-mer ».

Des contraintes qui malgré tout peuvent être surmontées selon les aéroports. « Nous n'avons pas de problème particulier dans la mesure où ces formations sont planifiées à l'avance, et réalisées durant la basse saison de novembre à mars. Cependant, pour des raisons d'organisation et de coûts, en ce qui concerne les métiers de la piste et des agents d'escale les formations sont majoritairement réalisées sur notre plateforme »,



indique Christian Le Guen, correspondant formation à l'Aéroport Brest Bretagne. Pour sa part, Catherine Vidal, responsable du développement Ressources humaines des Aéroports de la Côte d'Azur, note que « le problème d'organisation des services pour libérer les collaborateurs se pose surtout pour les emplois postés. Nous avons 40 % de personnels postés, et les sortir de leurs grilles horaires se révèle parfois bien compliqué ».

Des formations internes s'avèrent indispensables dans les domaines où, pour certains métiers, il n'existe pas de formations initiales, pas de diplôme ou de certification. Un des cas les plus cités est le poste de « coordonnateur aérrogare », très spécifique à l'activité aéroportuaire. « Il s'agit d'une véritable formation métier, de l'ordre de 700 à

800 heures. Et dans le cas de certains postes, notamment à la direction technique, une formation interne est indispensable pour une bonne connaissance des équipements et installations : balisage, groupe électrogène, maintenance des équipements de sûreté, manutention bagage, etc. Il en est de même à la direction des systèmes d'information, les techniciens doivent avoir d'excellentes connaissances des réseaux informatiques, notamment vidéo, détection incendie, systèmes de téléphonie et parc autos. Ainsi qu'une formation aux éventuelles pannes ou incidents qui pourraient survenir afin que le personnel puisse agir de manière adéquate en cas de nécessité », estime Dominique Fries, chef du service développement Ressources humaines à l'Aéroport Marseille Provence.

L'évolution des réglementations nécessite plus de moyens et d'exigence. « Nous avons régulièrement des évolutions réglementaires qui nous obligent à être fort réactifs. L'exemple qui nous mobilise actuellement est la réglementation EASA (l'Agence européenne de la sécurité aérienne), qui dans le cadre de la certification européenne des aéroports, nous amène à rechercher des modules de formation afin de présenter la partie réglementaire aux collaborateurs. À ce jour, ces modules existent pour les constructeurs aéronautiques, pas pour les aéroports. Tout est à créer pour les gestionnaires, constate Christine Courade. Les formations requises pour les AFIS (Air flight information service) sont également complexes à mettre en œuvre. Autre exemple, les évolutions réglementaires en matière d'habilitation électrique. De même, l'évolution de la réglementation sur la formation professionnelle, à l'échelon national et qui n'impacte pas que les



aéroports, oblige à repenser la formation en termes de qualification et de certification. Nous travaillons en étroite coopération avec notre branche professionnelle la FNAM (Fédération nationale de l'aviation marchande), pour être le plus pertinent sur ces sujets ».

En ce qui concerne les différences avec les autres pays européens en matière de formation aéroportuaire, « si la réglementation ACI est identique, les bonnes pratiques ne sont pas forcément

transposables car à cette réglementation se rajoute souvent une législation qui nous est spécifique. De plus, les règles sociales sont loin d'être identiques dans tous les pays de l'Union européenne », précise Christine Courade.

Le domaine sensible de la sûreté

Essentielle dans le fonctionnement au quotidien des aéroports, la sûreté est l'un de ces domaines où le cadre réglementaire a évolué

Formations en E-learning pour le Transport Aérien et les Aéroports

E-learning nouvelle génération



Accessible à tout moment : 24h/24 7j/7

Adapté aux contraintes de votre exploitation : possibilité de fractionner chaque formation

Multilingue : français, anglais, allemand, espagnol, danois, portugais, norvégien et suédois

Multi-pays : Allemagne, Autriche, Canada, Danemark, Espagne, France, Irlande, Norvège, Portugal, Suède, Suisse et USA

Fonctionnel : plateforme intuitive proposant des outils de gestion

Des formations réglementaires

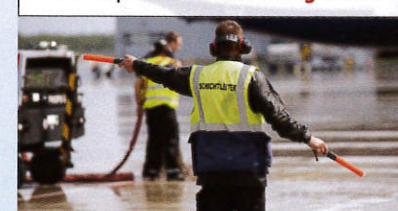


Formations Sûreté conformes au règlement UE 185/2010, approuvées par la DGAC, l'AESA et l'IAA et reconnues par l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, la Norvège, la Suède et la Suisse

Formations Marchandises Dangereuses (DGR) – conformes à la réglementation IATA et aux instructions techniques de l'OACI. Adaptées aux spécificités de certains Etats : TMD pour le Canada, Trafikstryelsen pour le Danemark, OFAC pour la Suisse et 49CFR pour les USA

Formation PHMR conforme à la réglementation CE No 1107/2006

A chaque métier ses obligations



Navigants Techniques et Commerciaux :

- DGR10 à 11
- Sûreté : Protection aéronef 11.2.3.6 et Fouille aéronef 11.2.3.7
- PHMR

Agents de Handling et sous-traitants :

- DGR 7 à 9
- Sûreté : Accès en ZSAR 11.2.6.2 et Concordeance Pax-Bagages 11.2.3.8
- PHMR

Transitaires et fournisseurs :

- DGR 5 à 8
- Sûreté accès en ZSAR 11.2.6.2, Fret et Courrier 11.2.3.9, et Approvisionnements de bords et fournitures aéroports 11.2.3.10

Personnels de sûreté :

- DGR12
- Sûreté : Accès en ZSAR 11.2.6.2

Correspondant sûreté : CORSUR

Butterfly.Training

Rendez-vous sur : www.butterfly-training.net

en permanence et particulièrement depuis le 11 septembre 2001. Aujourd'hui, sur les aéroports français, la sûreté est d'une façon générale assurée par des sociétés privées, avec quatre grands groupes spécialisés, Securitas, Brink's, ICTS et Alysia. Pour les formations, de nombreux organismes proposent des stages dans le domaine de la sûreté, sous le contrôle de l'aviation civile pour l'obtention des certifications. Certains grands opérateurs de la sûreté possèdent leur propre centre de formation, ce qui témoigne d'une volonté d'intégrer l'ensemble des compétences afin de répondre à l'exigence de la réglementation. « Notre propre école de formation représente un effectif de dix formateurs permanents pour un budget annuel d'un million d'euros, nous dépensons 6 % de notre masse salariale pour la formation chaque année. Chacun de nos agents reçoit une formation initiale de 180 heures, puis une formation continue entre 25 et 40 heures, précise Xavier Gondaud, le président de Securitas France. En France, c'est l'ENAC qui assure la formation des formateurs en matière de sûreté, et depuis 2013 c'est elle qui fait passer les examens aux agents de sûreté, et les certifie, tant pour la formation initiale, que pour la formation continue puisque cette certification doit être renouvelée tous les trois ans ».

Salle de contrôle ATC Simulator



L'ENAC, une référence en France et à l'international

Si l'École nationale de l'aviation civile joue un rôle clé en France dans les formations pour la sûreté, elle est une école de référence pour beaucoup de formations aéroportuaires. « Depuis septembre 2013, nous avons réorganisé l'offre pour répondre à deux objectifs : ouvrir à l'international un certain nombre de nos formations, et continuer à renforcer l'offre pour les aéroports francophones. Ainsi, le produit phare qu'est le « Mastère spécialisé management aéroportuaire » a été transformé en anglais », annonce Gilles Perbost, directeur des études de l'ENAC.

L'ENAC propose des stages en français et en anglais. L'offre en langue française cible les employés du monde aéroportuaire francophone qui souhaitent suivre des stages courts de formation continue. L'offre en langue anglaise concerne notamment le Mastère spécialisé « Airport management » (ancien MASMA), ouvert aux étudiants souhaitant faire la totalité de la formation d'une année en langue anglaise : c'est le format de formation longue durée (après un diplôme de mastère) pour obtenir une compétence aéroportuaire et viser un poste d'encadrement. Ce Mastère est aussi décliné en modules qui s'adressent aux employés du monde aéroportuaire francophone et étranger désirant effectuer

1 à 2 semaines de stage — soit un seul module —, une formation qui permet d'avoir à la fois les compétences techniques et le vocabulaire.

« Un nouveau stage est organisé en 2015 pour répondre à la demande française, afin que les personnels d'aéroport connaissent mieux la réglementation EASA. Globalement, la nouvelle formule marche bien, car nous avons doublé l'offre, mais également doublé la participation. Et ce Mastère spécialisé « Airport management » a eu un tel succès qu'il est désormais enseigné en Chine, à l'Université Tsinghua de Pékin — première université chinoise. Il va aussi être enseigné à Oman pour répondre à une forte demande régionale, et il est à l'étude au Brésil », fait valoir Gilles Perbost.

Les formations pompier et du péril animalier

Un secteur dans lequel les centres spécialisés sont peu nombreux est celui des formations pour le service de sauvetage et la lutte contre l'incendie d'aéronef (SSLIA) ainsi que la prévention du péril animalier (PPA). Depuis 2007, la France possède en la matière le C2FPA (Centre français de formation des pompiers d'aéroport) le plus important centre en Europe, voire au monde, par la richesse de son plateau technique situé à l'Aéroport de Châteauroux.

Conventionné par la DGAC et certifié par l'OACI, le C2FPA dispense pour ces métiers des formations complètes bien connues des aéroports francophones comme de certains aéroports étrangers qui y envoient leurs stagiaires. « Le C2FPA se démarque par les outils qu'il possède, et depuis peu par un module spécifique à l'investigation et au sauvetage d'aéronef. Après la lutte contre l'incendie qui constitue la 1^{re} phase d'une intervention et pour laquelle deux simulateurs (un A320 et un B747) servent aux entraînements, la 2^e phase concerne l'investigation et le sauvetage. La nouveauté est que pour cette 2^e phase le C2FPA met à la disposition un véritable B747-200, permettant des exercices en grandeur réelle sur un appareil d'envergure qui sont appréciés par l'ensemble des pompiers stagiaires », souligne Jean-Michel Azémar, le président du C2FPA.



Autre acteur francophone : la société suisse BTEE SA, qui à travers Airtrace — l'une des unités opérationnelles de sa division aéroportuaire — propose des formations dans les domaines du péril animalier, du système de gestion de la sécurité (SGS), de la continuité d'exploitation et gestion de crise, du système de management et gestion aéroportuaire. « La particularité de nos formateurs est qu'ils opèrent dans leurs métiers respectifs,

ce ne sont pas que des formateurs à plein temps, mais des praticiens qui partagent leur savoir-faire. Par exemple, les formations conventionnées « péril animalier » sont données uniquement par les agents PPA de Genève Aéroport qui font toute l'année du péril animalier sur site, et peuvent ainsi parler de situations vécues, argumente Stéphane Pillet, directeur général de BTEE SA. Nos formations à la demande sur les aéroports sont les plus

Entre CIEL et TERRE

BTEE SA Environnement, Sécurité & Aéroportuaire

- Manuel de conduite aéroportuaire
- Processus et procédures d'exploitation
- Système de gestion de la sécurité - SGS
- Plan d'urgence - plan de continuité des activités
- Etudes d'impacts (EISA & EIE)

info@bteesa.com
www.bteesa.com

Centre International de Formation en Environnement Aéroportuaire

Une marque de BTEE SA

- Prévention du péril animalier (PPA)
- Système de gestion de la sécurité (SGS)
- Système de management et gestion aéroportuaire
- Continuité des opérations et gestion de crise
- Sécurité d'exploitation

info@airtrace.ch
www.airtrace.ch

Swiss Quality Training



© BTEE SA - Environnement, Sécurité et Aéroportuaire

nombreuses, et amènent à nous déplacer régulièrement outre-mer aux Antilles françaises et jusqu'à Nouméa ! Viennent ensuite les formations dans nos centres de Genève Aéroport, Sion, Payerne, mais aussi en France sur les aérodromes de Saint-Yan et d'Auch. Nous sommes également présents en Afrique de l'Ouest à l'Aéroport de Lomé, où en 2015 nous donnerons des formations à 17 aéroports de la région ».

Formations dans le domaine du conseil

Tous les exploitants d'aéroport ont de multiples objectifs dans leurs missions, mais pour y parvenir il faut souvent l'expertise d'un intervenant extérieur. CGX AERO est un Cabinet conseil qui accompagne les aéroports dans la conformité réglementaire, l'efficacité opérationnelle, la réalisation d'études techniques, et d'études prospectives pour renforcer leur attractivité.

« Nous sommes à la fois consultants et formateurs, l'avantage étant que nous savons nous adapter aux besoins de chaque plateforme. La sécurité aéroportuaire (SGS) constitue une grosse partie de nos formations (auditeur interne, EISA, suivi de conformité, sensibilisations...). La formation à

la culture aéroportuaire est également une activité importante, dédiée aux personnels des nouveaux exploitants ou propriétaires d'aéroports, notamment les collectivités locales et les sociétés privées. En 2015, deux nouveautés sont inscrites à nos programmes : la formation des cadres d'aéroport à la nouvelle réglementation AESA, et la mise en place d'une formation AFIS pour les aéroports dont les contrôleurs sont sur le départ. Chez CGX AERO, nous avons une équipe composée d'ingénieurs ENAC, mais aussi d'anciens contrôleurs aériens et agents AFIS », indique Annabel Bourgoïn-Roubiou, responsable du service aéroports et opérateurs aériens.

Le e-learning, voie d'avenir

Si la formation en ligne se développe depuis les années 2000, elle paraît toutefois surtout adaptée aux formations de courte durée. En France, le groupe Avico propose des formations e-learning depuis 2004 et possède un savoir-faire développé par sa filiale Butterfly Aero Training. « Nous sommes spécialisés dans la formation à la sûreté, la sécurité et le transport de marchandises dangereuses pour les personnels du transport aérien et des aéroports, domaines où nous

proposons un grand nombre de formations. Entre 2012 et 2014, notre activité a connu, en France, une croissance de 65 %. Nous réalisons environ 30 000 formations par an. Nous nous développons également à l'étranger et opérons en 8 langues, pour une bonne compréhension des termes techniques, détaille Olivier David, directeur général de Butterfly Aero Training. Les entreprises s'enregistrent sur notre site et obtiennent un code d'accès leur permettant d'inscrire leurs personnels qui peuvent ensuite se former 7j/7 et 24h/24. Nous assurons une assistance technique par téléphone et par mail. Sur le plan technique, notre système est bien au point ».

Le e-learning permet au stagiaire de se former en tout lieu et à tout moment en fonction de sa disponibilité, avec l'avantage d'interrompre sa formation pour la reprendre ultérieurement. Pour un aéroport et ses acteurs, le e-learning optimise la présence du personnel et diminue les coûts liés au transport et à l'hébergement des stagiaires.

Voie d'avenir, le e-learning gagne du terrain, mais en France les aéroports s'y mettent lentement et inégalement. « Pour le moment, l'e-learning n'est ni fréquent ni performant chez nous. Nous proposons à nos personnels des cours d'anglais en ligne et ce n'est pas un franc succès, cela requiert une très grande autonomie et motivation des stagiaires. Cependant, nous avons inscrit l'e-learning dans notre note d'orientation professionnelle sur la formation », commente Catherine Vidal, responsable du développement Ressources humaines des Aéroports de la Côte d'Azur.

Ainsi, avec l'évolution du cadre réglementaire vers plus de rigueur, l'élévation du niveau de la qualité de services, les progrès technologiques, le développement du trafic, et les contraintes liées au contexte mondial, les besoins des aéroports en matière de formations ne cessent de croître. L'offre du marché ne couvrant pas tous les métiers, la complémentarité permet toutefois aux aéroports de mettre en place des solutions alternatives pour la formation de leurs personnels. ■

HELLA Airport Lighting Technology with Vision

HELLA est une entreprise allemande familiale bénéficiant d'une très forte notoriété dans le secteur automobile avec un chiffre d'affaires de 5,3 milliards d'euros par an, une présence dans plus de 35 pays et une orientation très technologique. Dynamique et innovante (10 % du chiffre d'affaires réinjecté chaque année en R&D), HELLA est connue pour ses nombreuses innovations dans les secteurs de l'éclairage et de l'électronique. Pionniers du développement d'éclairage à LED avec plus de 20 années d'expérience nous nous définissons légitimement comme leader et véritable spécialiste de cette technologie.

Trois questions à Paul Thellier, Directeur des Ventes d'HELLA Airport Lighting

Qu'est-ce qu'HELLA Airport Lighting ?

HELLA Airport Lighting est une division de la société HELLA, en charge du balisage aéroportuaire. Identifiant un besoin pour des technologies LED dans l'aéroportuaire, HELLA a décidé d'introduire en 2009 un concept de feux à LED intelligent, développé en coopération étroite avec des aéroports internationaux majeurs. Aujourd'hui, HELLA dispose d'une gamme de produits étendue avec feux, panneaux de signalisation, régulateurs, accessoires, et propose aussi des solutions complètes. Les feux HELLA sont certifiés conformes aux normes internationales en vigueur (OACI, FAA), certains feux sont aussi certifiés STAC. Les installations majeures en 2014 à Dubaï, Vancouver, Paris-CDG et Copenhague nous confortent dans notre stratégie et nos ambitions.

Qu'est-ce qui distingue HELLA des acteurs historiques sur le marché ?

Les feux à LED d'HELLA sont résolument différents et de très haute qualité. A la différence des acteurs historiques du marché, chez HELLA nous avons développé en interne des produits optimisés pour la technologie LED et complètement modulaires avec notamment une alimentation de feu universelle et une partie « intelligente » séparée. La qualité est dans notre ADN. Elle est présente dans la conception, la production et est assurée par des procédures de tests



issues de l'automobile. Nos feux encastrés sont les seuls sur le marché à être testés 100 % en photométrie en production. Même s'il est incontestable que la durée de vie d'une LED est nettement supérieure à la technologie halogène, le feu dans sa globalité doit être synonyme de très haute qualité et de longévité étendue. La hauteur minime de 6mm de nos feux encastrés et donc moins de points de contacts, ainsi que le choix de ne produire que des feux encastrés forgés et non pas moulés répondent parfaitement à ces exigences.

Quelle est votre vision de l'évolution du marché du balisage ?

Face aux préoccupations principales des aéroports ces dernières années qui ont été de gérer un développement constant du trafic aérien, d'assurer une plus grande disponibilité des installations et de rechercher un impact environnemental plus faible, la réponse technologique a été d'introduire la technologie LED pour les feux de balisage. A cet égard, nous sommes heureux d'avoir été choisis par ADP pour la première piste à LED à CDG. Confiant quant à l'acceptation croissante de cette technologie dans d'autres aéroports, nous pensons que le prochain enjeu des aéroports devrait être la sécurité, et que la réponse technologique sera l'introduction de systèmes intelligents de très haute fiabilité permettant entre autres de prévenir les incursions sur les pistes. Nous développons actuellement des solutions innovantes d'alimentation et de communication intelligentes, en collaboration étroite avec des aéroports partenaires. Nous vous les dévoilerons très prochainement.

Pour échanger sur nos nouveaux produits, nos futurs développements et visiter notre département production afin d'expérimenter la qualité globale by HELLA, rendez-vous en avril 2015 à Lippstadt pour notre événement Airport Day.

Contact : Paul Thellier – 06 46 20 31 27 - paul.thellier@hella.com