

Contrôleur aérien

Assurer la sécurité et la fluidité du trafic aérien est la mission fondamentale du contrôleur aérien. En contact permanent avec le pilote, le contrôleur garde constamment l'avion sous surveillance : sur la piste, pendant le décollage et l'atterrissage, en croisière. Disposant, grâce aux moyens radar ou à l'aide de procédures, des paramètres du vol (position, altitude, vitesse) et de la radio pour communiquer avec le pilote, il gère l'ensemble du trafic du secteur dont il a la charge. Simultanément, il doit prendre en compte de multiples informations (importance du trafic, météorologie, disponibilité des moyens techniques).

Hors des zones proches des aéroports, le contrôleur en route gère la progression des avions, notamment le long des routes aériennes. A l'intérieur de ces couloirs, il doit maintenir un espacement entre chaque avion. Cet espacement, qui peut être latéral, longitudinal ou vertical, doit respecter des normes très complexes, fonction des moyens de navigation et de surveillance utilisés. La phase de descente vers l'aérodrome est suivie par le contrôleur d'approche qui prend le relais du contrôleur en route. Alors que les trajectoires convergent vers les pistes, ce contrôleur régule les avions les uns derrière les autres en vue de l'atterrissage en tenant compte des appareils au départ. À 20 km environ de la piste, le contrôleur d'aérodrome, localisé en vigie, prend en charge l'avion, surveille sa trajectoire et l'intègre dans la circulation d'aérodrome pour l'atterrissage. Le suivi de l'appareil se poursuit une fois sur la piste, jusqu'au parking.

Le métier de contrôleur aérien exige un esprit d'analyse et de décision très aigu ; le contrôleur doit prendre ses décisions en temps réel et il en est responsable à 100%. Cette profession est exercée par les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne (ICNA) et, sur les petits aérodromes, par des techniciens supérieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile (TSEEC).

Interview

Véronique Leu,
Contrôleur aérien



Comment êtes-vous devenue contrôleur ?

" J'ai passé le concours de contrôleur après mon Bac. Je voulais travailler dans l'aviation civile dans un poste opérationnel. Je ne pouvais pas tomber mieux ! J'ai exercé le métier de contrôleur, uniquement dans des petits centres de contrôle, pendant quelques années en métropole avant de revenir sur le Territoire. Au bout du compte, je n'ai jamais travaillé dans un grand centre de contrôle en route et je n'ai jamais fait de radar puisqu'il n'y en a pas ici non plus. Travailler sur un radar est quelque chose que j'envisage, en faisant de la régulation radar en approche. Mais je ne suis toujours pas tentée par les centres de contrôle en route. J'aime être en contact direct avec les avions. Ici, la position de contrôle que je préfère, c'est la gestion de la piste. C'est aussi ce qu'il y a de plus délicat à gérer avec les différents types d'avion à prendre en compte et à intégrer en circulation d'aérodrome et tous les aléas liés à la plate-forme si particulière de Faa'a : traversée de piste, chantiers de travaux, voiliers et cargos dans le port,..."

Depuis le début de l'année, vous êtes détachée à la subdivision

instruction. Qu'est-ce qui vous a donné envie d'occuper ce poste d'instructeur ?

" Les contrôleurs qui arrivent ici sont déjà formés et la plupart ont pas mal d'années d'expérience derrière eux. Ils doivent pourtant tous passer les qualifications locales, apprendre les procédures qui sont en usage ici. Cet apprentissage prend environ un an et c'est pour ce besoin que des contrôleurs sont détachés à l'instruction. J'avais envie de changer un peu, donc j'ai saisi l'opportunité de faire ça. C'est vrai que c'est une remise en question, il faut se replonger dans les bases théoriques. Je n'ai jamais vraiment fait de pédagogie, mais j'arrive à me débrouiller : avant de passer chef de quart, j'ai suivi un stage "instructeur". Une partie de la formation des stagiaires revient de toute façon aux équipes de contrôle donc, en pratique, j'ai déjà été amenée à faire de l'instruction, comme tout contrôleur. "

Quelles qualités faut-il selon vous pour être contrôleur aérien ?

" Comme les outils avec lesquels nous travaillons évoluent constamment, il est impossible de rester sur ses acquis et il faut donc avoir une bonne capacité d'adaptation.. Il faut aussi avoir du sang-froid, savoir faire la part des choses pendant les "négociations" avec les pilotes. On parle beaucoup du stress du contrôleur. Pour moi, et dans une certaine mesure, c'est un stress " positif ". C'est vrai que nous travaillons en temps réel et que l'on est rarement face à la même situation deux fois. Mais c'est ça qui rend le métier intéressant ! "

Comment devenir contrôleur aérien ?

| Corps | Catégorie | Fiche |
|------------|-----------|-------|
| ICNA | A | p. 17 |
| TSEEC/NATA | B | p. 19 |

Agent chargé de l'information et de l'assistance aux vols

Avant d'entamer son vol, le pilote doit établir un plan de vol, document qui rassemble certaines données (vitesse de croisière, route choisie, aérodromes de destination, durée estimée du vol...). Grâce à ce plan de vol, l'avion peut bénéficier des services du contrôle aérien. Sur un aérodrome, le bureau de piste est l'organisme de la circulation aérienne chargé de recueillir l'ensemble des informations relatives à l'exécution des plans de vol et de les transmettre aux centres de contrôle concernés. Lorsqu'il joue ce rôle au bénéfice d'une région d'information de vol, comme c'est le cas en Polynésie française, le bureau de piste prend le nom de bureau régional de l'information et de l'assistance aux vols (BRIA).

Les techniciens affectés dans cet organisme exercent le métier d'agent chargé de l'information et de l'assistance aux vols. Leur rôle est d'établir des "protections aéronautiques" en rassemblant dans un document destiné aux pilotes toutes les informations temporaires pouvant affecter le déroulement du vol : caractéristiques des aérodromes de destination, services d'aide à la navigation qui y sont dispensés...

Sur l'aérodrome d'implantation, l'agent chargé de l'information et de l'assistance aux vols vérifie également l'état de la plate-forme et s'assure que les vols peuvent s'effectuer en toute sécurité. Il participe à la lutte contre le péril aviaire en signalant les concentrations excessives d'oiseaux. Dans le cadre de l'assistance qu'il fournit aux centres de contrôle, il participe au service d'alerte et, en cas d'accident, au déclenchement des plans de secours. L'agent chargé de l'information et de l'assistance aux vols est l'interlocuteur privilégié des compagnies aériennes, de l'escale internationale et des pilotes privés dont il renouvelle les licences de pilotage. Il est par ailleurs assez souvent sollicité pour des missions particulières en zone réservée où sa connaissance de la plate-forme lui permet de guider en toute sécurité les usagers.

interview

Sandra Yansaud,

Chef de quart, Bureau régional d'information et d'assistance aux avions en vol



Comment le travail s'organise au sein du bureau de piste ?

" Le service s'appelle maintenant BRIA, le bureau régional d'information et d'assistance aux avions en vol. Il est composé du bureau de piste, du bureau central de télécommunication et du bureau d'information aéronautique. Avant de décoller, les pilotes doivent déposer au bureau de piste leur plan de vol où il est validé. Les informations sont ensuite traitées au bureau central de télécommunications qui transmet les informations du plan de vol à la tour de Tahiti-Faa'a et aux différents destinataires. Pour un vol domestique, le BCT s'occupe aussi de prévenir l'aérodrome où l'avion va se poser. Avec les îles, on communique soit par fax, téléphone ou BLU pour celles où il n'y a pas le téléphone. Le bureau d'information aéronautique quant à lui, s'occupe de

réceptionner, produire et transmettre les NOTAM, ces messages d'informations destinés aux pilotes pour les aviser de certaines conditions particulières sur une piste ou dans un espace aérien. "

Vous êtes chef de quart, en quoi cela consiste ?

" Nous fonctionnons par équipe de trois et dans chaque équipe il y a un chef de quart. Je fais le même travail que les autres mais je supervise aussi l'activité et intervient quand il faut prendre une décision. Mon rôle en tant que chef de quart est par ailleurs très précis en cas d'alerte. C'est en effet depuis le BRIA que les messages associés aux différents plans de secours sont diffusés. En fonction du risque encouru par un avion, j'ai une liste de personnes à prévenir, des premières actions à prendre. "

Qu'est-ce qui vous plaît dans ce travail ?

" La diversité des tâches à accomplir, le contact avec des personnes différentes, que cela soit au sein du service ou avec les pilotes. Avec les pilotes, il faut savoir être ferme car ils sont parfois exigeants, mais dans l'ensemble le contact est agréable. Autre avantage non négligeable : les horaires de travail. Comme nous travaillons souvent la nuit puisque le service fonctionne 24 heures sur 24, nous avons des journées de repos qui permettent d'être plus souvent en famille. "

Comment devenir agent chargé de l'information et de l'assistance aux vols ?

Corps

TSEEC/NATA

Catégorie

B

Fiche

p. 19

Cadre technique de la circulation aérienne

La gestion du trafic effectuée en temps réel par les contrôleurs aériens s'appuie sur un dispositif organisé et coordonné avec les partenaires locaux, l'administration centrale et les services équivalents des régions adjacentes. L'adéquation de ce dispositif aux besoins du transport aérien, les méthodes de travail associées, le suivi des résultats et la mise en œuvre des évolutions nécessaires sont du ressort des cadres techniques de la circulation aérienne.

L'organisation de la circulation aérienne se traduit par la détermination des catégories d'espaces aériens et des services de contrôle associés, la construction selon des normes précises des trajectoires suivies par les avions, la définition des procédures utilisables en fonction des outils disponibles et la mise en place des méthodes de travail. L'ensemble de cette organisation doit garantir un niveau de sécurité optimal pour les usagers. Il faut aussi dimensionner les effectifs et adapter les vacations des tours de service pour que les postes de travail disponibles répondent aux besoins, variables dans le temps, avec suffisamment de souplesse. Enfin, le suivi quotidien des dysfonctionnements, l'étude des incidents, les bilans d'activité permettent d'améliorer la qualité du service rendu en apportant les évolutions nécessaires, au niveau des équipements, des espaces, des procédures, des méthodes, des tours de service ou de la formation.

Il appartient également au cadre technique de définir les programmes de formation, de concevoir et de mettre à jour les consignes et la documentation support. La formation du contrôleur aérien nouvellement affecté réclame un apprentissage d'environ une année pour acquérir trois certificats : contrôle en route, contrôle d'approche et contrôle d'aérodrome. Ces qualifications nécessitent à Tahiti-Faa'a la maîtrise de différents outils de travail : radios VHF et HF, système informatisé de gestion des plans de vol, système de visualisation des vols océaniques.

Interview

Jean-Claude Huet,
Chef de la subdivision contrôle



Quelles sont vos activités en tant que chef de la subdivision contrôle ?

« Une grosse partie de mon activité concerne la gestion des contrôleurs, à partir du moment où ils sont qualifiés : j'organise les tours de service entre les équipes, je fais le suivi des renouvellements de qualification, j'organise les visites médicales, j'enregistre leurs congés. En cas de problème rencontré par les contrôleurs, je suis aussi chargé de faire le lien avec les personnes ou service compétents : je transmets les réclamations de contrôles, les pannes éventuelles de matériel, les problèmes posés par une procédure de contrôle. Dans l'autre sens, c'est moi qui transmets aux contrôleurs toutes les informations dont ils peuvent avoir besoin : les notes de service, les changements de procédure, les NOTAM (les avis aux navigateurs aériens). Le reste de mon temps, je le consacre à la mise à jour du manuel d'exploitation de la tour de

contrôle qui regroupe toutes les consignes et les procédures. »

Vous êtes vous-même un ancien contrôleur. Cela facilite-t-il votre tâche de relais auprès des contrôleurs ?

« Mais je me considère toujours comme contrôleur ! J'ai longtemps travaillé à Orly comme responsable d'équipe et j'ai aussi été contrôleur à Tahiti entre 1986 et 1992 avant de passer trois ans à l'ENAC comme instructeur ICNA. Cependant, je ne suis plus aujourd'hui dans la même situation : je suis passé de l'autre côté de la barrière, du côté de l'encadrement. Il arrive parfois que certaines des demandes des contrôleurs prennent quelque temps avant d'être mises en œuvre. Je dois réussir, en gardant "l'esprit contrôleur", à expliquer pourquoi il faut du temps pour résoudre tel ou tel problème. Il faut savoir être très diplomate. »

Qu'est-ce qui vous plaît dans votre métier aujourd'hui ?

« Après avoir été contrôleur pendant longtemps, j'ai parfois un peu de mal à rester derrière le même bureau 5 jours sur 7. Mais le poste m'a permis de découvrir une autre facette du contrôle aérien : l'organisation du travail, la mise en place de procédures, la réalisation du manuel d'exploitation. Cela permet aussi d'être en contact avec des gens différents, de sortir du milieu relativement fermé d'une équipe de contrôle. »

Comment devenir cadre technique de la circulation aérienne ?

Corps
IEEAC
ICNA

Catégorie
A
A

Fiche
p. 16
p. 17

Responsable des équipements et installations techniques

De nombreux matériels et installations contribuent à assurer la sécurité des vols : systèmes d'aide à la navigation, équipements de transmission de données, installations de balisage, télécommunications avion/contrôleur, moyens informatiques de gestion aéroportuaire Ces équipements sont extrêmement diversifiés et souvent complexes mais leur fiabilité 24 heures sur 24 est essentielle pour la circulation aérienne.

C'est le responsable des équipements et installations techniques qui est le garant de la disponibilité opérationnelle de l'ensemble de ces systèmes liés à la sécurité aérienne. Il encadre les personnels, électroniciens et électrotechniciens, chargés de la maintenance préventive et corrective des installations sur l'aérodrome de Tahiti-Faa'a (maintenance locale) et sur les aérodromes des îles (maintenance régionale). Son rôle consiste aussi à coordonner le travail à effectuer, à contrôler sa réalisation et à organiser les moyens, tant humains que techniques, à mettre en œuvre.

Interlocuteur privilégié des services chargés de circulation aérienne sur les aérodromes, le responsable technique doit être à l'écoute de leurs besoins et savoir diagnostiquer les corrections ou évolutions à apporter aux outils de la navigation aérienne. Cette compétence requiert bien sûr une bonne maîtrise des systèmes utilisés ainsi que la connaissance de l'environnement afin de mettre en place une solution technique adaptée.

interview

Jean-Louis Thomas,
Chef de la Division technique



En tant que chef de la Division technique quelles sont vos missions ?

" J'anime et encadre les personnels chargés de la maintenance des équipements d'aide à la navigation et de support du contrôle aérien. Notre souci est de conserver la disponibilité opérationnelle des systèmes et équipements. "Tout doit marcher tout le temps" ! Ce n'est pas toujours facile car les matériels, aussi divers que sophistiqués, souffrent en raison des conditions climatiques particulières. Nous sommes en plus un peu éloignés de tout, mais on arrive à se débrouiller. À côté de ça, la division prend aussi en charge certains dossiers ou projets comme celui de l'installation éventuelle d'un radar, le nouvel éclairage de la tour de contrôle, le renouvellement du balisage de la piste de Tahiti-Faa'a. Une fois les besoins analysés, il faut déterminer quel est l'outil le mieux adapté. Ensuite, il faut installer l'outil ou

bien faire évoluer ceux qui sont déjà en place. C'est le cas en ce moment avec la route de contournement : le seuil de piste est décalé, il faut déplacer certains instruments et renouveler le balisage lumineux du seuil de piste. "

Vous avez vous-même été électronicien de maintenance ?

" En effet, après avoir suivi la formation d'ingénieur de maintenance spécialisé de l'ENAC, j'ai exercé pendant 15 ans ce métier en métropole, en Nouvelle-Calédonie et à Tahiti. J'ai ensuite réussi la sélection professionnelle IEEAC. Après un passage de 15 ans en France dans différents services centraux, je suis de retour sur le territoire pour une durée de quatre ans. Le travail ici est plus concret que le strict travail de dossier, cela permet de varier un peu. "

Quelles sont les qualités requises pour exercer votre métier ?

" J'ai la gestion d'une équipe de 32 personnes qui ont des métiers différents, entre les électroniciens, les électrotechniciens, les informaticiens et le comptable. Je dois gérer des problèmes humains aussi bien que techniques. Il faut avoir une bonne capacité d'écoute, et aussi savoir communiquer. La maîtrise de la gestion budgétaire est également souhaitée car, tout le monde le sait, c'est le "nerf de la guerre" . "

Comment devenir responsable des équipements et installations techniques ?

Corps
IEEAC
IESSA

Corps
A
A

Corps
p. 16
p. 18

Électronicien de maintenance

Véritable spécialiste dans les domaines de l'électronique et des transmissions, l'électronicien exerce un métier à hautes responsabilités et constitue un acteur-clé de la sécurité aérienne. Il doit en effet garantir la continuité de service du contrôle de la circulation aérienne en maintenant les moyens de radionavigation et de transmission de données opérationnelles. L'électronicien assure donc une surveillance constante sur l'ensemble de ces systèmes.

Les tâches de maintenance peuvent être préventives : les installations sont soumises périodiquement à des vérifications et à des réglages. À titre d'exemple, le système de guidage latéral et vertical (ILS) qui aide le pilote lors de l'atterrissage est vérifié et réglé deux fois par an ; au total, 3 semaines sont chaque année nécessaires pour cette maintenance. En dehors de ces interventions préventives planifiées, l'électronicien réalise des dépannages, l'élément défaillant est alors remplacé et réglé.

Le champ d'action de l'électronicien couvre l'aérodrome de Tahiti-Faa'a et l'ensemble des aérodromes des îles, l'organisation du travail reposant sur une alternance entre les interventions locales (Tahiti-Faa'a) et les interventions régionales (îles).

En amont des opérations de maintenance, l'électronicien participe à l'étude et à l'installation des nouveaux équipements. La haute technicité des matériels, qui font souvent appel à la technologie informatique, impose pour l'électronicien un strict maintien de ses compétences.

Interview

Didier Leconte,
Ingénieur de maintenance spécialisé



Comment s'aménage le travail des ingénieurs de maintenance ici ?

" Nous sommes une quinzaine dans l'équipe et nous alternons entre la maintenance locale et la maintenance régionale. La maintenance locale, c'est tout ce qui touche aux installations de Tahiti : d'une part Faa'a avec la tour de contrôle, le bloc technique et les instruments de radionavigation et de liaison air-sol qui sont sur le terrain et, d'autre part, les antennes déportées sur l'île. Il y en a une, par exemple, sur le mont Marau ou une autre à Papara. La maintenance régionale concerne les installations sur toutes les îles où il y a un aérodrome. "

Dans quelles circonstances devez-vous intervenir ?

" Il faut distinguer plusieurs types de maintenance entre la maintenance opér-

rationnelle, préventive ou corrective. La plus délicate, c'est sans aucun doute la maintenance opérationnelle : il faut intervenir immédiatement et trouver une solution rapide afin de garantir 24 heures sur 24 le bon fonctionnement des instruments et donc la sécurité aérienne. Il y a tous

les jours au moins une machine sur laquelle il faut intervenir, même si la panne ou le dysfonctionnement n'est pas forcément grave. Nous réalisons aussi des études lorsqu'il est question d'installer des nouveaux équipements. C'est intéressant de travailler là-dessus aussi. "

Votre travail est-il différent de celui que vous occupiez en métropole ?

" J'ai travaillé pendant 27 ans au centre de contrôle en route de Bordeaux. Ici, le boulot est différent parce qu'il n'y a pas de radar. Cela ressemble plus à un travail de maintenance sur un aéroport. Mais c'est bien de changer. La partie maintenance régionale m'intéresse beaucoup. J'apprécie de travailler dans un environnement qui est pour moi totalement nouveau. "

Comment devenir électronicien de maintenance ?

Corps

IESSA

Catégorie

A

Fiche

p. 18

Électrotechnicien de maintenance

Un certain nombre d'installations électriques sont mises en œuvre sur l'aérodrome et participent à la sécurité aérienne. Parmi celles-ci figurent le balisage lumineux permettant de matérialiser de nuit et par mauvaise visibilité la piste, les voies de circulation et les parkings, les feux de guidage à l'atterrissage qui renseignent le pilote sur sa trajectoire d'approche finale. La production et la distribution de l'énergie électrique, à partir d'une centrale électrique équipée de groupes électrogènes sont également des activités essentielles, car elles permettent de pallier les éventuelles défaillances du secteur.

Les tâches de maintenance de l'ensemble de ces équipements et installations électriques sont effectuées par l'électrotechnicien. Il peut intervenir en maintenance préventive ou corrective à la suite d'une panne. L'étendue géographique de son intervention est vaste : aérodromes d'Etat (Tahiti-Faa'a, Bora Bora, Raiatea, Rangiroa) mais également aérodromes territoriaux.

Au-delà de la maintenance proprement dite, l'électrotechnicien participe aux études préalables à certaines installations et suit les travaux de nouvelles installations électriques. Il est ainsi directement concerné par l'opération actuelle de renouvellement du balisage lumineux de l'aérodrome de Tahiti-Faa'a, installation dont il devra ensuite assurer la maintenance. Sur les aérodromes territoriaux, ce travail de conception est généralement mené en coordination avec la direction de l'équipement du Territoire.

interview

Francis Périllaud,
Électrotechnicien de maintenance



De quoi les électrotechniciens sont-ils chargés ?

« Nous devons assurer la maintenance des installations de balisage et des groupes électrogènes qui alimentent le balisage et les systèmes de radionavigation. Nous intervenons à la fois à Tahiti-Faa'a et dans les îles. Pour les interventions dans les îles, nous fonctionnons sur la base du volontariat. Cela est parfois un peu difficile à gérer pour des raisons familiales mais cela nous plaît quand même : on n'est jamais au même endroit, ça apporte du changement. »

Quel parcours avez-vous suivi avant d'arriver ici ?

« J'ai un CAP d'électricien, un BEP d'électromécanicien et une spécialisation sur

hélicoptère lourd. Je suis rentré ici à l'aviation civile en 1978 après avoir passé un concours d'électricien. »

L'opération de renouvellement du balisage de la piste de Tahiti-Faa'a est lancée. De quelle manière participez-vous au chantier ?

« Étant donné que l'entretien de ce balisage nous incombe, nous le connaissons bien et, sur le chantier, cela permet de gagner du temps. Nous avons la chance d'avoir dans l'équipe un "ancien" qui a participé à l'installation de l'ancien équipement et le connaît sur le bout des doigts. Quand on a un doute, c'est à lui qu'on fait appel. Pour nous, c'est important de toute façon de suivre le chantier, de nous mettre en tête le nouveau schéma : cela facilitera nos interventions futures. »

Comment devenir électrotechnicien de maintenance ?

Corps

TSEEAC/TE
Contractuel

Catégorie

B
/

Fiche

p. 19
/

Cadre technique des bases aériennes

L'accueil du trafic aérien dans les meilleures conditions nécessite des infrastructures aéroportuaires adaptées aux besoins et maintenues en bon état. En Polynésie française, ces infrastructures constituent une composante essentielle de l'aménagement du territoire. Diverses activités contribuent à ces objectifs : planification aéroportuaire, aménagement, sécurité des infrastructures, génie civil et bâtiment. Celles-ci relèvent de cadres techniques des bases aériennes.

Pour mener à bien la planification aéroportuaire, le cadre technique suit l'établissement des documents précisant les contours du développement de l'aérodrome. Parmi eux, l'avant-projet de plan masse permet d'envisager le développement d'une plate-forme en phase ultime en déterminant les dimensions de la plate-forme (pistes, bretelles, taxiways, installations) dans leur extension maximale. Le plan de composition générale prévoit quant à lui l'implantation et l'affectation des bâtiments, l'organisation du stationnement des aéronefs, des véhicules et des accès à l'aérodrome. Enfin, les plans de servitudes de dégagements et radioélectriques protègent l'aérodrome et ses installations contre les atteintes de l'urbanisme et les obstacles.

Le management des projets d'investissements (nouvelles installations, aménagement, entretien) incombe également à cet ingénieur spécialiste. Il mène alors les études préalables, organise les concertations nécessaires, définit les plannings, coordonne et contrôle la réalisation ainsi que le suivi des financements. Pour les investissements relevant du gestionnaire de l'aéroport, le cadre technique peut apporter l'assistance nécessaire à la coordination, à la planification et au suivi du chantier. Au préalable et au titre de l'exercice de la tutelle, il donne un avis sur les caractéristiques et la nature des projets d'investissement du gestionnaire. Pour exercer son métier, le cadre technique des bases aériennes doit connaître le fonctionnement et la réglementation propre aux aérodromes.

interview
Michel Blum,
Chef du Bureau technique



De quels types d'études êtes-vous chargé au sein du Bureau Technique ?

" Le Bureau Technique du SIA est chargé de réaliser des études préalables à la réalisation des travaux sur les aérodromes d'État de la Polynésie française (Tahiti-Faa'a, Bora Bora, Rangiroa, Raiatea). Ces études concernent la piste, les aires de trafic, les aires de stationnement,... et dans une moindre mesure les bâtiments environnants. Mais nous travaillons aussi pour la SETIL, pour la Base Aérienne 190 et occasionnellement pour des privés qui nous demandent par exemple des études de faisabilité d'aérodrome dans les atolls. "

Quelle formation avez-vous suivie ?

" Je suis diplômé de l'École Nationale des Travaux Publics de l'État (ENTPE). Dans cette école, nous sommes formés à la conduite d'opération. On nous apprend comment initier un projet, mettre en place le financement, traiter les diffé-

rentes phases d'études, assurer la surveillance technique des travaux. J'ai effectué la première partie de ma carrière dans la construction de bâtiments publics divers, puis d'hôpitaux. J'ai ensuite suivi un stage "base aérienne" qui m'a permis de postuler à l'aviation civile à Tahiti. Je suis arrivé ici en 1979. "

Quels différents postes avez-vous occupé ici ?

" Pendant quinze ans, j'ai participé à la conception et à la construction d'aérodromes dans les îles, travail difficile mais très intéressant et motivant. Je suis ensuite passé au poste de chef de Bureau Administratif du SIA. J'y suis resté deux ans avant d'être nommé chef du Bureau Technique. "

Que retirez-vous de ces différentes expériences au SEAC ?

" Avoir participé à la construction d'aérodromes dans les atolls est une expérience qui m'a beaucoup marqué et dont je garde une certaine nostalgie. Mais j'ai aussi appris beaucoup de choses dans les postes occupés par la suite. Ils m'ont permis de m'intéresser à la gestion aéroportuaire, de mieux comprendre comment fonctionne l'ensemble d'un aéroport une fois la phase de conception-construction terminée. Je retournerai peut-être ensuite à des postes plus opérationnels mais je sais que ce que j'ai appris dans mes deux derniers postes me sera d'une aide précieuse. "

Comment devenir cadre technique des bases aériennes ?

Corps

ITPE

Catégorie

A

Fiche

p. 20

Dessinateur

Le dessinateur de l'aviation civile travaille étroitement avec les techniciens chargés d'établir les projets d'infrastructures aéronautiques (pistes, bâtiments annexes). À partir de documents topographiques établis par les cabinets de géomètres, il matérialise graphiquement la conception des ouvrages à laquelle il est ainsi directement associé. Il établit l'ensemble des documents graphiques provisoires, intermédiaires et définitifs qui concourent à l'établissement des projets.

D'une façon générale, et particulièrement à l'aviation civile, le métier de dessinateur a beaucoup évolué, passant du graphisme manuel à l'informatique et aux logiciels de dessin assisté par ordinateur.

Mais si l'informatique constitue l'outil essentiel du métier, des interventions sont cependant nécessaires sur le terrain pour procéder par exemple à des reconnaissances de site ou à des levés topographiques.

Ouvrier d'entretien

L'ouvrier d'entretien a pour mission principale l'entretien des bâtiments de l'aviation civile. À ce titre, il intervient sur les bâtiments techniques et administratifs des aéroports d'Etat mais aussi sur les logements de la cité de l'air. Les domaines d'intervention sont variés : maçonnerie, plomberie, peinture, électricité, menuiserie, espaces verts.

L'ouvrier d'entretien doit pouvoir assurer des interventions ponctuelles à court terme et planifier avec le conducteur de travaux ses chantiers à moyen terme. Il doit être polyvalent pour une action rapide et efficace.

Il relève de la Convention Collective des agents non fonctionnaires de l'administration.

interview : Justin Juventin, dessinateur



Q'est-ce qui vous a amené à être dessinateur ?

" À l'école, j'étais bon en math et en dessin alors j'ai eu l'idée de faire du dessin, mais du dessin appliqué aux travaux publics. J'ai appris le métier grâce à des collègues qui m'ont guidé à mes débuts. L'un d'entre eux m'a notamment appris à écrire les légendes, ces écritures qui complètent les plans. Pour le reste, je me suis formé sur le tas. "

Sur quel type de plans travaillez-vous aujourd'hui ?

"Je suis chargé de la mise à jour des plans des aéroports d'Etat et des bâtiments de l'aviation civile quand des travaux ont eu lieu. Les plans concernant les projets et études en cours sont réalisés par les deux autres dessinateurs du service."

Comment avez-vous vécu l'arrivée de l'ordinateur dans le métier de dessinateur ?

" J'avoue que cela a été difficile de s'y mettre. Quand je suis arrivé, on travaillait à la main avec plume, crayon et gomme. Les ordinateurs ne sont arrivés qu'en 1995. Mais j'ai fini par m'y faire et je pense que j'aurais maintenant du mal à m'en passer. Je garde pourtant toujours un crayon à portée de main, en cas de panne, on ne sait jamais ! C'est un des jeunes dessinateurs arrivé bien après moi qui m'a formé à l'ordinateur. Moi je leur donne des petits conseils quand ils ont quelque chose à faire à la main. "

interview : Marcel Teriitau, plombier



Être plombier à l'aviation civile, en quoi cela consiste ?

" Nous intervenons essentiellement à la cité de l'air dans les *fare* des agents de l'aviation civile. C'est vrai que je suis plombier de métier, mais je ne fais pas

que ça. Nous sommes tous polyvalents afin de pouvoir intervenir sur tout type de chantier. Je trouve ça bien, ça permet de varier les activités. "

Êtiez-vous déjà plombier avant d'arriver ici ?

" Non, j'ai été formé par un collègue qui lui-même avait été formé par un autre. Maintenant, je suis un des plus anciens et mes collègues m'appellent *matahiapo*, l'aîné. Une chose est sûre, j'ai en tête tout le réseau de canalisations des bâtiments de l'aviation civile ! Je pars bientôt à la retraite et ça va être à mon tour de former un jeune remplaçant."

Comment devenir ouvrier ou dessinateur ?

| | | |
|-------------|-----------|-------|
| Corps | Catégorie | Fiche |
| Contractuel | / | / |

Expert de la sûreté aéroportuaire

Le rôle de l'expert sûreté sur l'aéroport est multiple et s'exprime de différentes manières. En outre, ce rôle est aujourd'hui en complète évolution parce que le domaine sûreté est lui-même en mutation et aussi parce que le rôle même de l'Etat se transforme.

En effet, la sûreté dans le transport aérien ne date que des années 70 et se construit progressivement à la fois sur les aéroports et dans les méthodes pour l'exploitation des avions. Simultanément, après une phase au cours de laquelle l'Etat a pris en charge les dépenses liées à la sûreté, nous sommes désormais dans un contexte où, comme pour d'autres dépenses, les charges sûreté sont supportées par les gestionnaires d'aéroports. C'est dans ce contexte que les agents de l'Etat, experts dans le domaine de la sûreté, doivent exercer leurs tâches. Cette expertise va s'exprimer de manières différentes suivant les tâches à accomplir. Retenons pour l'essentiel :

- gestion et fabrication des titres d'accès (badges) pour les situations normales et les situations exceptionnelles et provisoires,
- préparation et organisation sous l'autorité du Haut Commissaire des réunions destinées à définir et appliquer la politique locale en matière de sûreté dans le respect des règles et mesures adoptées au niveau national,
- mission de contrôle, d'inspection des partenaires de la plate-forme pour évaluer le niveau de sûreté à travers les méthodes et pratiques de chacun ; cette action permanente permet aussi de proposer les modifications nécessaires aux instances citées précédemment,
- mission de conseil et de soutien auprès du gestionnaire de l'aéroport dans le cadre plus général de la tutelle que l'Etat exerce et des apports technologiques et financiers nécessaires au maintien d'une cohésion de la politique de sûreté au niveau national.

interview

Laurent Rigoreau,
Responsable du bureau sûreté



De quoi êtes-vous chargé au sein du bureau sûreté ?

« Nous avons pour mission de mettre en œuvre la politique nationale de sûreté sur la plate-forme de Tahiti-Faa'a. Il ne s'agit pas tant de faire que de faire faire. Nous appliquons la réglementation, définissons les conditions locales d'application et vérifions qu'elles sont bien suivies. Une seule chose nous incombe directement, c'est le traitement et la fabrication des badges qui permettent l'accès à la zone réservée de l'aéroport. Nous vérifions que les demandes sont justifiées, étudions les cas à problème. C'est parfois conflictuel, car il semble que tout le monde veuille un badge. Or il existe déjà plus de 2000 badges en circulation ! Le reste de notre travail consiste à contrôler que les règles de sûreté ne sont pas enfreintes : nous avons par exemple un droit de regard sur les procédures d'inspection et de filtrage

des passagers à l'embarquement, sur les procédures de contrôle de bagage de soute, etc. Nous avons aussi notre mot à dire lorsque des travaux d'aménagement de l'aérogare sont prévus. »

Depuis combien de temps travaillez-vous dans ce domaine ?

« Il n'existe pas de formation de base pour travailler dans la sûreté. Pour ma part, j'ai passé un concours de technicien et j'ai commencé par travailler comme dessinateur à la météo. J'ai été muté ici en 1992 comme chef de garage, avec quelques tâches dans le domaine de la sûreté. Petit à petit, mes missions sûreté ont pris de l'importance et, aujourd'hui, je ne fais plus que ça. J'ai participé à un stage sûreté à l'ENAC et pour le reste, je me suis formé sur le tas. »

Qu'est-ce que vous appréciez dans le métier que vous faites aujourd'hui ?

« Je suis en contact direct avec toutes les personnes qui interviennent sur la plate-forme. J'apprends tous les jours quelque chose de nouveau sur les métiers qu'ils pratiquent. À force, j'ai appris à comprendre de l'intérieur comment fonctionne un aéroport, comment se déroule l'escale d'un avion. C'est vrai que nous avons pas mal de problèmes à résoudre mais je trouve intéressant de trouver des solutions en partenariat et de voir, au bout du compte, aboutir les procédures. »

Comment devenir expert de la sûreté aéroportuaire ?

| Corps | Catégorie | Fiche |
|-----------|-----------|-------|
| IEEAC | A | p. 16 |
| TSEEAC/TE | B | p. 19 |

Chargé du contrôle économique et juridique

L'État exerce sur le gestionnaire de l'aéroport concédé une tutelle qui se traduit notamment par un contrôle économique et juridique de ses opérations. Cette mission relève de l'aviation civile (Service de l'infrastructure aéronautique) ; elle est assurée par le chargé du contrôle économique et juridique.

Dans le cadre du contrôle économique, cet agent a un rôle d'analyste budgétaire des actes de la concession soumis à la tutelle : à ce titre, il apporte un concours actif aux services centraux métropolitains (analyses annuelles des budgets primitifs et des comptes exécutés de la concession, des programmes d'emprunts du gestionnaire), il vérifie la pertinence des propositions de réévaluation des taux des redevances facturées aux usagers, il participe aux études relatives aux retombées économiques de l'aéroport sur les communes d'accueil et s'intéresse à toutes les instances de la vie économique de la plate-forme aéroportuaire (commission consultative économique).

Le chargé du contrôle a également un rôle de référent juridique sur les divers actes de la concession, en préventif comme en curatif. En amont, il participe autant que possible à l'élaboration des dossiers importants de la concession (renouvellement de la concession, rédaction des protocoles importants, réforme du financement des missions dites régaliennes, changements d'affectation des aérodromes...) ; en aval, il apporte son concours à la résolution des affaires juridictionnelles (assistance au traitement des contentieux engagés contre l'État et le concessionnaire).

Interview

Anny Jean-Angèle,

Chef du Bureau administratif, chargée du contrôle économique et juridique.



En tant que chef du Bureau administratif du Service de l'infrastructure aéronautique, en quoi consiste votre emploi ?

" Le plus gros de mon travail concerne le contrôle économique et juridique de la concession aéroportuaire. Cette activité nécessite une certaine aisance avec les chiffres, de bons acquis en droit ainsi qu'une solide connaissance des dossiers. Cette partie de mon activité est certainement celle qui m'occupe le plus, surtout en ce moment avec le dossier de renouvellement de la concession aéroportuaire qui prend fin en janvier 2001. Heureusement, je suis à ce poste depuis quelque temps déjà, et j'ai eu le temps de bien prendre connaissance des dossiers. "

Quelle formation avez-vous suivie ?

" Après des études de droit et de

sciences politiques, j'ai passé le concours de l'Institut Régional d'Administration (IRA) qui forme les attachés d'administration. La formation dispensée y est généraliste, le profil des futurs attachés très divers mais la plupart des postes proposés ensuite sont dans les domaines économiques ou juridiques. À l'issue de la formation, un concours de sortie détermine le classement et chacun choisit à son tour un ministère. Pour ma part, j'ai choisi le ministère de l'équipement. "

Qu'est-ce qui vous plaît dans votre poste aujourd'hui ?

" Le travail est passionnant, surtout cette année avec le dossier du renouvellement de la concession. J'effectue un véritable travail opérationnel, l'environnement bouge tout le temps et nous sommes toujours sur la brèche. L'aspect juridique de mon travail m'intéresse aussi beaucoup car certaines règles du droit français ne s'appliquent pas ici et cela oblige à jongler intellectuellement entre deux systèmes. Le plus compliqué finalement pour moi est d'arriver à concilier mes tâches d'étude et de recherches, qui requièrent une certaine concentration, et les autres tâches plus réactives qui m'incombent : les tâches administratives et "logistiques" (gestion des personnels, des stocks, des archives, etc.) pour lesquelles je suis sans cesse sollicitée. "

Comment devenir chargé du contrôle économique et juridique ?

Corps

Attaché d'administration

Catégorie

A

Fiche

p. 21

Contrôleur de l'exploitation des compagnies aériennes

Le maintien d'un haut niveau de sécurité dans le transport aérien est un enjeu essentiel pour l'aviation civile. Le contrôle technique exercé par la direction générale de l'aviation civile sur les compagnies aériennes joue à ce titre un rôle primordial. Le contrôle technique des compagnies aériennes porte sur plusieurs domaines : l'organisation et l'infrastructure, l'exploitation, le matériel volant, le système qualité, l'entretien des aéronefs, le personnel navigant. Les normes de sécurité et les méthodes de contrôle font l'objet d'une forte harmonisation au plan européen. Cette réglementation sera adaptée au cadre polynésien dès la fin de l'année 2000.

En Polynésie française, le service d'État de l'aviation civile participe à l'exercice de cette mission qui est assurée par les contrôleurs de l'exploitation des compagnies aériennes.

Pour mener sa mission de surveillance continue des compagnies aériennes, le contrôleur vérifie notamment les manuels d'exploitation et d'entretien des aéronefs, les check-lists, les dossiers de formation. Il procède aussi à des contrôles d'exploitation ou à des audits sur le terrain ou au sein des compagnies : par exemple, vérification de la présence dans l'avion de tous les équipements réglementaires de sécurité, contrôle pendant le vol du respect par les équipages des conditions d'exploitation de l'appareil.

Le contrôleur de l'exploitation exerce également auprès des compagnies aériennes un important rôle de conseil ou de relais vis-à-vis du service métropolitain en charge du contrôle technique pour les domaines qui relèvent directement de sa compétence.

Interview

Pierre Champseix,
Adjoint au chef de la division Transports Aériens



Comment s'organise le contrôle des exploitants à Tahiti-Faa'a ?

" Nous sommes un peu en avance sur ce qui se passe en métropole. Normalement ce sont les contrôleurs techniques d'exploitation (CTE) qui s'occupent du contrôle des compagnies aériennes. Les CTE sont des techniciens qui ont suivi une formation spécifique. Nous n'en avons pas ici. Une réforme se prépare avec la mise en place des inspecteurs sécurité, qui seront amenés à faire des contrôles plus larges, de véritables audits et non plus de simple contrôles à l'aide de "check lists". Je suis en quelque sorte un inspecteur sécurité avant l'heure puisque je suis arrivé ici avec pour mission le renforcement du contrôle de l'exploitation technique des compagnies. "

Quel type de contrôle faites-vous ?

" Il faut distinguer les actions périodiques de contrôle des compagnies, qui suivent un programme bien précis, et les contrôles particuliers soumis par l'actualité. C'est le cas par exemple quand une compagnie vient d'acheter un avion et qu'il faut procéder à la visite de conformité. Notre contrôle s'exerce essentiellement sur les procédures d'exploitation et le personnel navigant (vérification des licences). Pour les procédures d'exploitation, il peut s'agir de contrôle au sol à partir des manuels d'exploitation des compagnies ou bien de contrôles en vol. Nous vérifions alors que les procédures utilisées sont bien conformes au manuel d'exploitation. "

Qu'est ce qui vous a amené au contrôle technique ?

" J'ai occupé différents postes avant d'arriver ici, mais jamais dans le contrôle technique des compagnies. Le contrôle technique, c'est en fait nouveau pour moi. J'apprécie, car cela me permet d'être en contact avec les compagnies et les équipages. Ce rôle n'est pourtant pas toujours facile à tenir car nous sommes là pour repérer les dysfonctionnements et les écarts. Mais je commence à bien connaître les compagnies qui sont basées ici, alors je sais mieux vers quoi diriger mon attention. Dans ces conditions, les exploitants ont le sentiment d'une surveillance moins pesante. "

Comment devenir contrôleur de l'exploitation des compagnies aériennes ?

| Corps | Catégorie | Fiche |
|-------------|-----------|-------|
| IEEAC | A | p. 16 |
| TSEEAC/NATA | B | p. 19 |

Administrateur réseau-système

L'administrateur réseau-système a en charge la conception et la gestion du système d'information et du réseau du SEAC.PF. À ce titre, il veille à la qualité et à la disponibilité des services offerts par l'informatique, qu'il s'agisse des serveurs, des ordinateurs individuels ou du réseau. L'administrateur est également responsable de la sécurité du système d'information. En effet, si l'informatisation et la mise en réseau des données facilitent le partage des informations, elles peuvent aussi donner lieu à des actes de malveillance et à des erreurs.

Le métier d'administrateur réseau-système requiert une haute technicité, une faculté d'adaptation aux nouvelles technologies, une grande capacité d'analyse et de sang froid notamment lorsque des incidents majeurs surviennent. Il doit aussi avoir un bon contact humain, car l'informatique est aujourd'hui un outil essentiel pour tous et duquel tous attendent beaucoup.

Analyste-programmeur

Au SEAC.PF, les applications de gestion des ressources humaines et financières sont développées en interne par des analystes-programmeurs. Ce développement requiert une bonne connaissance des règles de gestion administrative mais aussi une attention constante vis à vis des besoins des utilisateurs. L'équipe de développement est organisée autour d'un chef de projet chargé de l'analyse générale, de la réalisation des fiches techniques et de la coordination entre les divers analystes-programmeurs. L'équipe de développement compte 3 analystes tous très qualifiés, qui participent en fait à la création des bases et à l'analyse des parties d'application dont ils ont la charge.

L'analyste-programmeur doit disposer d'excellentes connaissances des bases de données et des langages de programmation. Les outils logiciels évoluant très vite, le maintien du niveau de technicité est essentiel par le biais notamment de la veille technologique.

Interview

Jeffrey Wong,
Administrateur de réseau-système



Un administrateur de réseau-système, concrètement, qu'est-ce que ça fait ?

" Je suis en charge du réseau bureau-tique du SEAC.PF. Mes deux priorités sont, d'une part, la conception et l'évolution du système et du réseau et, d'autre part, sa maintenance. La maintenance prend bien évidemment beaucoup de temps, il faut souvent aller dépanner des machines ou faire évoluer une installation. La partie conception n'est cependant pas en reste. Nous avons récemment installé un nouveau serveur et il a fallu déterminer sa place dans l'architecture générale du réseau. Nous avons aussi un gros projet d'évolution d'une partie du réseau qui va consister à le segmenter, à définir des sous-réseaux par service. Segmenter les flux va permettre de diminuer le trafic sur le réseau donc de gagner du temps et de garantir par ailleurs une meilleure sécurité. En dehors de ces attributions-là, j'ai beaucoup tra-

vailé l'année dernière en tant qu'analyste-programmeur sur la nouvelle application paye (le projet Fenua). J'ai aussi installé un "firewall" pour internet qui sert à protéger notre réseau de l'internet. "

Quelle formation avez-vous suivie ?

" J'ai un DESS en informatique, spécialité intelligence artificielle et robotique ainsi qu'un master en sécurité informatique. Je suis allé à Toulouse et à Paris pour suivre ces deux formations. J'ai

ensuite fait une demande de Volontaire à l'Aide Technique (VAT) au secrétariat d'État à l'Outre-Mer afin de pouvoir faire mon service militaire sur le territoire. J'ai été affecté au SEAC.PF et je suis resté après mon "vatarat". "

Qu'est-ce qui vous plaît dans ce métier ?

" Après mes études, je voulais être consultant en sécurité informatique. Mais ma formation dans ce domaine me sert aujourd'hui car je peux la mettre en application dans mon travail courant. Il est toujours bon pour un administrateur système d'avoir des notions de sécurité ! J'interviens beaucoup auprès des utilisateurs et cela me plaît car cela me permet d'être en rapport avec des gens d'horizons très différents, qui ont des métiers très différents. J'aime bien aussi, lorsqu'il y a une panne à résoudre, sentir l'adrénaline monter, apprendre à gérer le stress. C'est très stimulant ! "

Comment devenir informaticien ?

| Corps | Catégorie | Fiche |
|------------------|-----------|-------|
| Attaché analyste | A | p. 21 |
| TSEEAC | B | p. 19 |
| Contractuel | / | / |

Gestionnaire des Ressources Humaines

Gérer les ressources humaines c'est gérer individuellement mais aussi collectivement les hommes et les femmes qui composent le service. Cette activité couvre plusieurs domaines administratifs : la gestion des personnels et des rémunérations, la formation continue, l'action sociale, le suivi médical. Tous ont comme centre d'intérêt l'agent, qu'il s'agisse d'organiser son recrutement, de gérer sa carrière et ses congés, de calculer sa paie ou d'organiser sa formation. Le gestionnaire des ressources humaines est, par la nature même de son travail, au contact des agents auxquels il apporte également conseils et renseignements. Le métier requiert donc une bonne connaissance de la réglementation régissant les personnels employés et des conditions de leur rémunération.

Gestionnaire des Ressources Financières

Assurer la gestion des moyens financiers du service, veiller à la régularité des dépenses effectuées, suivre en liaison avec les services techniques l'exécution des programmes d'investissement, établir et recouvrer les recettes sont les principales facettes du métier de gestionnaire des ressources financières. Dans le cadre du budget annuel de fonctionnement et du budget d'investissement alloués au service, le gestionnaire établit les bons de commande, liquide les factures et les propose au paiement. Il effectue la gestion prévisionnelle des crédits et participe au contrôle de gestion, à travers notamment la production d'indicateurs permettant de suivre et d'anticiper l'exécution budgétaire. Comme toute activité à caractère comptable, des qualités d'ordre et de méthode sont nécessaires.

Interview

Arnold Maitere,
Chef de la subdivision ressources humaines



En tant que chef de la subdivision ressources humaines, en quoi consiste votre travail ?

" Je suis chargé de l'animation et de l'encadrement de la cellule ressources humaines du SEAC.PF qui comprend en tout cinq personnes. Je coordonne le travail et m'occupe par ailleurs d'un certain nombre de dossiers dont : les campagnes d'avancement et de notation des personnels, l'organisation des concours et examens, les dossiers de sanctions disciplinaires et de licenciement, les élections professionnelles. Je suis également chargé d'organiser les séances d'information sur les carrières dans l'aviation civile au sein des établissements scolaires. Bien entendu, je suis aussi à la disposition des personnels qui ont des questions relatives à leur carrière. "

Qu'est-ce qui vous a amené à la gestion des ressources humaines ?

" Après mon service militaire et plusieurs "boulots", j'ai eu connaissance d'un poste qui se libérait dans l'une des sections administratives de l'aviation civile. Je suis resté deux ans à ce poste. J'ai ensuite été affecté à ce qui s'appelait à l'époque le "bureau du personnel". Pendant cinq ans, je me suis formé sur le tas aux métiers de la gestion du personnel, en tournant sur tous les postes du bureau. J'ai appris à connaître le code du travail, le statut général des fonctionnaires, les différents statuts, les régimes indemnitaires. Grâce à cette expérience, j'ai pu accepter en 1999 le poste que j'occupe actuellement."

Qu'est-ce qui vous plaît dans le métier que vous exercez aujourd'hui ?

" C'est vrai qu'il s'agit d'un travail de bureau, sédentaire. Cependant j'apprécie énormément le fait de m'occuper de personnel, d'avoir une action "sociale". Mon métier m'amène de plus à rencontrer beaucoup de personnes aux origines et métiers très différents, ce qui est toujours enrichissant. Comme chacun a une demande bien spécifique, mes activités sont très diversifiées. Les problèmes de contentieux sont pour moi les plus gros défis à relever. Il est difficile de participer à la prise de décisions qui ont une implication grave pour une personne. Il est cependant nécessaire d'assumer ce rôle. Pour exercer ce métier, je dirai qu'il faut faire preuve de rigueur et de méthode, sans oublier d'être discret et intègre. "

Comment devenir gestionnaire des ressources humaines et financières ?

| Corps | Catégorie | Fiche |
|-----------|-----------|-------|
| Assistant | B | p. 22 |
| Adjoint | C | p. 22 |

Devenir Ingénieur des Études et de l'Exploitation de l'Aviation Civile (IEEAC)

| | |
|-----------------------|--|
| Catégorie | A |
| Niveau de recrutement | BAC + 2 (classes préparatoires aux grandes écoles scientifiques MP, PC, PSI et PT ; DEUG, BTS ou DUT à caractère scientifique) |
| Mode de recrutement | Concours Communs Polytechniques |
| Limite d'âge | 31 ans au plus |

| Epreuves du concours | | MP | PC | PSI | PT |
|--|-----------------------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| <i>Admissibilité</i> | | | | | |
| <input type="checkbox"/> Epreuves écrites | Maths 1 | (4H - coef. 9) | (4H - coef. 6) | (4H - coef. 5) | (4H - coef. 6) |
| | Maths 2 | (4H - coef. 9) | (4H - coef. 6) | / | (4H - coef. 6) |
| | Physique 1 | (4H - coef. 6) | (4H - coef. 6) | (4H - coef. 5) | (4H - coef. 6) |
| | Physique 2 | (4H - coef. 6) | (4H - coef. 6) | / | (4H - coef. 6) |
| | Modélisation | / | / | (5H - coef. 5) | / |
| | Chimie | / | (4H - coef. 6) | / | / |
| | Sc. industrielles | / | / | (5H - coef. 5) | (6H - coef. 10) |
| | Français | (4H - coef. 6) | (4H - coef. 6) | (4H - coef. 4) | (4H - coef. 4) |
| <i>Admission</i> | | | | | |
| <input type="checkbox"/> Epreuves écrites | Sc. industrielles ou informatique | (4H - coef. 7) | / | / | / |
| | Langue | (1H - coef. 2) | (1H - coef. 2) | (3H - coef. 2) | (3H - coef. 5) |
| | Langue version | (1H30 - coef. 3) | (1H30 - coef. 3) | / | / |
| <input type="checkbox"/> Epreuves orales et TP | Maths1 | (50mn - coef. 16) | (45mn - coef. 11) | (coef. 5) | (coef. 20) |
| | Maths 2 | (50mn - coef. 16) | (45mn - coef. 11) | / | / |
| | Physique 1 | (50mn - coef. 16) | (45mn - coef. 9) | (coef. 3) | (coef. 16) |
| | Physique 2 | / | (45mn - coef. 9) | / | / |
| | Chimie | (50mn - coef. 9) | (45mn - coef. 10) | / | / |
| | ADS | (40mn - coef. 12) | (40mn - coef. 12) | / | (40mn - coef. 12) |
| | TP Physique | / | (3H - coef. 7) | (coef. 3) | (coef. 12) |
| | TP Chimie | / | (3H - coef. 7) | / | / |
| | Sc. industrielles | / | / | (coef. 6) | (coef. 24) |
| | TIPE | / | / | (40mn - coef. 4) | / |
| | Français | (30mn - coef. 8) | (30mn - coef. 8) | / | / |
| | Langue | (30mn - coef. 8) | (30mn - coef. 8) | (coef. 2) | (coef. 8) |
| | Sport | (coef. 5) | (coef. 5) | (coef. 2) | (coef. 5) |

| | | | |
|--------------------------------|----------|---|--------------------------|
| Scolarité ENAC | 2 ans | Rémunération mensuelle nette * | |
| Rémunération mensuelle nette : | | en début de carrière | 9 290 FF (169 004 Fcfp) |
| 1ère année | 8 005 FF | en fin de carrière | 20 640 FF (375 480 Fcfp) |
| 2ème année | 8 358 FF | * hors primes et indexation outre-mer (au 1 ^{er} janvier 2000) | |

| | |
|---------------------------------------|-------------------------|
| Effectifs du corps au 1/1/2000 | 763 (dont 9 au SEAC.PF) |
|---------------------------------------|-------------------------|

Domaines d'activités

- Activités d'études, de conception et d'exploitation principalement dans les secteurs de la navigation aérienne et de la sécurité aéronautique.
- Activités de nature technique, économique ou administrative relevant de la direction générale de l'aviation civile.
- Encadrement des personnels chargés du contrôle aérien et de la maintenance des équipements.
- Activités d'enseignement et de recherche.

La scolarité à l'ENAC : Pendant 2 ans, les futurs IEEAC suivent une scolarité qui alterne cours magistraux, travaux dirigés, projets industriels et initiation à la recherche. Ils acquièrent des connaissances et un savoir-faire pluridisciplinaires dans le domaine aérospatial, et des connaissances spécialisées dans l'un des trois domaines suivants : électronique, informatique et trafic aérien, techniques aéronautiques. Une formation générale (langues, sciences humaines et sociales) et une formation à la vie de l'entreprise leur sont également dispensées. En fin de formation, les élèves doivent effectuer un stage en entreprise et produire un mémoire de fin d'études.

| | | |
|-------------------------------------|---|-------|
| Référence Métiers du SEAC.PF | Cadre technique de la circulation aérienne | p. 5 |
| | Responsable des équipements et installations techniques | p. 6 |
| | Expert de la sûreté aéroportuaire | p. 11 |

Devenir Ingénieur du contrôle de la Navigation aérienne (ICNA)

| | |
|-----------------------|--|
| Catégorie | A |
| Niveau de recrutement | BAC + 2 (classes préparatoires scientifiques, DEUG, BTS ou DUT à caractère scientifique) |
| Mode de recrutement | Concours externe organisé par l'ENAC |
| Limite d'âge | 26 ans au plus |
| Aptitude médicale | Conditions d'aptitudes particulières |

Epreuves du concours

Admissibilité

| | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Epreuves écrites obligatoires | Mathématiques (4H – coef. 2) Physique (4H – coef. 2) Français (4H – coef. 2) Anglais (4H – coef. 3) |
| <input type="checkbox"/> Epreuve écrite optionnelle obligatoire | Mathématiques ou physique ou technologie (4H – coef. 3) |
| <input type="checkbox"/> Epreuve écrite facultative | Connaissances aéronautiques ou 2ème langue vivante (2H – bonus) |

Admission

| | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Epreuves orales obligatoires | Mathématiques (30 mn – coef. 2) Physique (30 mn – coef. 2) Français (30 mn – coef. 2) Anglais (30 mn – coef. 2) |
|---|--|

| | |
|------------------------------|----------|
| Scolarité ENAC | 3 ans |
| Rémunération mensuelle nette | |
| 1ère année | 7 500 FF |
| 2ème année | 7 680 FF |
| 3ème année | 7 930 FF |

Rémunération mensuelle nette *

| | |
|----------------------|--------------------------|
| en début de carrière | 8 735 FF (158 910 Fcfp) |
| en fin de carrière | 20 640 FF (375 480 Fcfp) |

* hors primes et indexation outre-mer (au 1^{er} janvier 2000)

Statistiques concours 1999

| | | | |
|-----------------------|------|---------------------|---------------|
| Candidats inscrits | 1147 | Origine des admis : | 94% Maths Spé |
| Candidats admissibles | 178 | | 1,5% DEUG |
| Candidats admis | 96 | | 4,5% autres |

Effectifs du corps au 1/1/2000 3914 (dont 41 au SEAC/PF)

Domaines d'activités

- Services de la circulation aérienne dans les centres en route de la navigation aérienne, les centres de contrôle régionaux d'Outre-mer, sur les aérodromes à trafic important.
- Fonctions d'encadrement, instruction, étude ou de direction de service ou de partie de service

La scolarité à l'ENAC repose sur une alternance entre la théorie et la pratique permettant aux élèves d'acquérir connaissances et savoir-faire professionnelle. Pendant 18 mois, les élèves reçoivent une formation de base portant sur la maîtrise des données et techniques propres au domaine aéronautique, la gestion et l'économie du transport aérien, l'organisation de l'aviation civile française et internationale. Le recours à des simulateurs radars et des simulateurs de contrôle d'aérodrome permet de mettre les élèves en situation réelle. Des stages pratiques d'une durée totale de 18 mois complètent la formation de base : stages en centre de contrôle, stage linguistique, formation au brevet de pilote privé, stage en compagnie aérienne.

| | | |
|-------------------------------------|--|------|
| Référence Métiers du SEAC.PF | Contrôleur aérien | p. 3 |
| | Cadre technique de la circulation aérienne | p. 5 |

Devenir Ingénieur Électronicien des Systèmes de la Sécurité Aérienne (IESSA)

| | | |
|-----------------------|--|--|
| Catégorie | A | |
| Niveau de recrutement | BAC + 2 (DEUG, BTS ou DUT scientifique ou technologique, DEUST, classes préparatoires) | BAC + 3 (licences scientifique ou technologique) |
| Limite d'âge | 23 ans au plus | 28 ans au plus |
| Mode de recrutement | Concours externes organisés par l'ENAC | |

| Epreuves du concours | 1er concours | 2ème concours |
|--|---|---|
| <i>Admissibilité</i> | | |
| <input type="checkbox"/> Epreuves écrites obligatoires | Mathématiques (4H - coef. 3) Electronique fondamentale (4H - coef. 5) Electronique appliquée (4H - coef. 5) Français (4H - coef. 3) Anglais (2H - coef. 3) Informatique (2H - coef. 3) | Electronique (4H - coef. 5) Automatique et traitement du signal (3H-coef.4) Informatique (2H - coef. 3) Français (3H - coef. 3) Anglais (2 H - coef. 3) |
| <input type="checkbox"/> Epreuve écrite facultative | Connaissances aéronautiques ou technologie ou langue vivante (2H - bonus) | |
| <i>Admission</i> | | |
| <input type="checkbox"/> Epreuve orale obligatoire | Entretien avec un jury (30mn - coef. 5) | Entretien avec un jury (30mn - coef. 4) |

| | | |
|------------------------------|----------|----------|
| Scolarité ENAC | 3 ans | 18 mois |
| Rémunération mensuelle nette | | |
| 1ère année | 7 500 FF | / |
| 2ème année | | 7 680 FF |
| 3ème année | | 7 930 FF |

| | |
|---|--------------------------|
| Rémunération mensuelle nette * | |
| en début de carrière | 8 735 FF (158 910 Fcfp) |
| en fin de carrière | 20 640 FF (375 480 Fcfp) |
| * hors primes et indexation outre-mer (au 1 ^{er} janvier 2000) | |

| | | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-----------------------|
| Statistiques concours 1999 | | | | |
| Candidats inscrits | 302 | Origine des admis : | 33% DUT Génie électrique | 5,5% BTS scientifique |
| Candidats admissibles | 38 | (1 ^{er} concours) | 16,5% Maths Spé | 5,5% autres maîtrises |
| Candidats admis | 18 | | 16,5% Maîtrise EEA | 5,5% ingénieurs |
| | | | 11% Licence EEA | |
| Effectifs du corps au 1/1/2000 | 1353 (dont 15 au SEAC.PF) | | | |

Domaines d'activités

- Maintenance et supervision technique des équipements des systèmes qui contribuent à la sécurité des vols
- Participation au développement de ces systèmes
- Fonctions d'encadrement, d'instruction, d'études, de recherche ou de direction de service ou de partie de service

La scolarité des IESSA issus du 1er concours (BAC+2) associe un enseignement théorique et des stages pratiques. Les élèves disposent ainsi d'un niveau de connaissance très pointu dans les techniques avancées du domaine aéronautique et d'une expérience professionnelle. La 1ère année, les élèves bénéficient d'un tronc commun d'enseignements permettant un approfondissement des connaissances acquises avant l'entrée à l'ENAC. Cet enseignement généraliste est suivie de 6 mois de stage dans l'un des services de la Direction générale de l'aviation civile. Enfin, les IESSA acquièrent une qualification technique dans un domaine spécifique grâce à une formation professionnelle de 18 mois, se déroulant en alternance à l'ENAC et au sein du service d'affectation.

| | | |
|-------------------------------------|---|------|
| Référence Métiers du SEAC.PF | Responsable des équipements et installations techniques | p. 6 |
| | Électronicien de maintenance | p. 7 |

Devenir Technicien Supérieur des Études et de l'Exploitation (TSEEAC)

| | |
|-----------------------|--------------------------------------|
| Catégorie | B |
| Niveau de recrutement | BAC |
| Mode de recrutement | Concours externe organisé par l'ENAC |
| Limite d'âge | 45 ans au plus |

| Epreuves du concours | Filière navigation aérienne-transport aérien (NATA) | Filière technique et exploitation (TE) |
|---|--|--|
| <i>Admissibilité</i> | | |
| <input type="checkbox"/> Epreuves écrites obligatoires | Français (3H – coef. 3) Mathématiques (3H – coef. 3) Anglais (2H – coef. 3) | Sciences physiques et physique appliquée (3H – coef.6) |
| <input type="checkbox"/> Epreuve écrite optionnelle obligatoire | Mathématiques et physique ou sciences et technologies industrielles (3H – coef. 6) | / |
| <input type="checkbox"/> Epreuve écrite facultative | Connaissances aéronautiques et/ou 2ème langue vivante (1H – bonus) | / |
| <i>Admission</i> | | |
| <input type="checkbox"/> Epreuves orales obligatoires | Entretien avec le jury (30mn – coef. 2) | |

| | |
|--------------------------------|----------|
| Scolarité ENAC | 2 ans |
| Rémunération mensuelle nette : | |
| 1ère année | 7 350 FF |
| 2ème année | 7 500 FF |

| | |
|---|--------------------------|
| Rémunération mensuelle nette * | |
| en début de carrière | 7 750 FF (140 988 Fcfp) |
| en fin de carrière | 13 847 FF (251 905 Fcfp) |
| * hors primes et indexation outre-mer (au 1 ^{er} janvier 2000) | |

| | | | |
|---------------------------------------|---------------------------|---------------------|-----------|
| Statistiques concours 1999 | | | |
| Candidats inscrits : | 1350 | Origine des admis : | 58% BAC+3 |
| Candidats admissibles : | 81 | | 39% BAC+2 |
| Candidats admis : | 33 | | 3% BAC+1 |
| Effectifs du corps au 1/1/2000 | 1522 (dont 43 au SEAC.PF) | | |

Domaines d'activités

Filière navigation aérienne-transport aérien (NATA)

- Contrôle sur les aérodromes à faible trafic
- Information aéronautique et assistance aux vols
- Études et exploitation
- Informatique

Filière technique et exploitation (TE)

- Maintenance ou exploitation d'équipements électriques et électroniques
- Organisation et encadrement de la gestion technique des approvisionnements, des stocks, de l'entretien des bâtiments
- Contrôle ou direction des services de sécurité-incendie-sauvetage
- Informatique

La scolarité à l'ENAC s'organise autour d'enseignements spécifiques dispensés selon la filière de recrutement, NATA ou TE, et de cours communs à tous les élèves. Les TSEEAC de la filière NATA suivent plus particulièrement des cours sur les opérations aériennes, l'information aéronautique, le contrôle d'aérodrome, le contrôle d'approche. Quant aux TSEEAC de la filière TE, les enseignements spécifiques portent notamment sur les moteurs, la mécanique, l'électricité, le dessin assisté par ordinateur. Un stage pratique de plusieurs semaines achève la scolarité.

| | | |
|-------------------------------------|---|-------|
| Référence Métiers du SEAC.PF | Contrôleur d'aérodrome | p. 3 |
| | Agent chargé de l'information et de l'assistance aux vols | p. 4 |
| | Electrotechnicien de maintenance | p. 8 |
| | Expert de la sûreté aéroportuaire | p. 11 |
| | Informaticien | p. 14 |

Devenir Attaché d'Administration de l'Aviation Civile

| | |
|-----------------------|--|
| Catégorie | A |
| Niveau de recrutement | BAC + 3 (licence, diplôme d'un institut d'études politiques, 1 ^{ère} année du second cycle d'études supérieures juridiques ou économiques), ancien élève d'une école normale supérieure, diplôme ou succès à l'examen de sortie de certaines écoles |
| Mode de recrutement | Concours externe interministériel d'entrée aux Instituts régionaux d'administration (IRA) |
| Limite d'âge | 30 ans au plus |

Epreuves du concours

Admissibilité

- Epreuves écrites obligatoires
- Composition sur un sujet d'ordre général (4H – coef. 4)
 - QCM sur le droit public, le droit Union européenne et les politiques économiques (3H – coef. 3)
 - Composition sur un sujet au choix (finances publiques, géographie, gestion comptable, droit civil, droit constitutionnel, histoire du 20^e siècle, gestion des ressources humaines, littérature 18 et 19^{ème} siècles, droit et institutions sociales (3H – coef. 2)
- Epreuves facultatives
- Langue vivante (2H) et/ou sport (coef. 1)

Admission

- Epreuves orales
- Conversation avec le jury à partir d'un texte court ou d'un sujet de réflexion (25 mn – coef. 5)

Les épreuves d'admissibilité et d'admission sont différentes pour le concours spécial d'Attaché analyste. Reportez-vous au site internet : www.fonction-publique.gouv.fr

| | |
|------------------------------|----------|
| Scolarité IRA | 1 an |
| Rémunération mensuelle nette | 8 160 FF |

| | |
|--|---------------|
| Stage d'insertion professionnelle | 7 x 1 semaine |
|--|---------------|

Rémunération mensuelle nette *

| | |
|----------------------|--------------------------|
| en début de carrière | 8 735 FF (158 907 Fcfp) |
| en fin de carrière | 17 799 FF (323 780 Fcfp) |

* hors primes et indexation outre-mer (au 1^{er} janvier 2000)

Statistiques concours 1999

| | |
|-------------------------|------|
| Candidats inscrits : | 2640 |
| Candidats admissibles : | 872 |
| Candidats admis : | 331 |

Effectifs du corps au 1/1/2000

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Attaché aviation civile | 184 (dont 2 au SEAC.PF) |
|-------------------------|-------------------------|

Domaines d'activités

- Fonctions supérieures d'ordre administratif dans les services de l'administration centrale, au sein des services techniques centraux et dans les services déconcentrés.
- Contrôle de l'application de la législation financière, de la réglementation des marchés, de celles relative au personnel, aux législations sociales et du travail.
- Mise en œuvre de la tutelle économique et financière des compagnies aériennes et des gestionnaires d'aéroports.
- Contrôle de l'application de la réglementation spécifique au transport aérien et au personnel navigant ; coordination des études concernant ces domaines.
- Fonctions d'analyste informatique (attachés analystes)

La scolarité s'effectue dans l'un des 5 IRA (Lille, Lyon, Bastia, Nantes, Metz). Elle comporte en alternance des périodes d'enseignement et de stage. A l'issue de cette scolarité, les élèves peuvent choisir, en fonction de leur rang de classement, un poste d'attaché d'administration de l'aviation parmi tous les autres postes administratifs de catégorie A offerts.

| | | |
|-------------------------------------|--|-------|
| Référence Métiers du SEAC.PF | Chargé du contrôle économique et juridique | p. 12 |
| | Informaticien | p. 14 |

Devenir Adjoint ou Assistant d'Administration de l'Aviation Civile

| Corps | Assistant d'administration | Adjoint d'administration |
|---|---|--|
| Catégorie | B | C |
| Niveau de recrutement | BAC | |
| Mode de recrutement | Concours externes nationaux organisés en commun avec plusieurs administrations | |
| Limite d'âge | 45 ans au plus | |
| Epreuves du concours | Assistant d'administration | Adjoint d'administration |
| <i>Admissibilité</i> | <input type="checkbox"/> Rédaction d'une note de synthèse à partir de documents (3H – coef. 3) <input type="checkbox"/> Dissertation sur un sujet d'ordre général (problèmes économiques, sociaux et culturels du monde contemporain) (3H – coef. 2) | <input type="checkbox"/> Explication d'un texte d'ordre général à partir de questions (1H30 – coef. 3) <input type="checkbox"/> Courts exercices (évaluation des capacités en vocabulaire, orthographe, grammaire et en mathématiques) (1H30 – coef. 3) |
| <i>Admission</i> | <input type="checkbox"/> Conversation avec le jury à partir d'un texte ou d'une citation de portée générale (préparation 20 mn, conversation 20 mn – coef. 3) <input type="checkbox"/> Interrogation orale sur une matière au choix : organisation constitutionnelle et administrative, institutions communautaires, économie et finances publiques, histoire contemporaine et géographie humaine et économique (préparation 15 mn, interrogation 15 mn – coef. 2) | <input type="checkbox"/> Réalisation de divers tâches de secrétariat en situation professionnelle (30 mn – coef. 4) |
| Stage d'insertion professionnelle | 5x1 semaine | 4x1 semaine |
| Rémunération mensuelle nette * | | |
| en début de carrière | 7 300 FF (132 801 Fcfp) | 6 670 FF (121 340 Fcfp) |
| en fin de carrière | 13 000 FF (236 496 Fcfp) | 10 000 FF (181 920 Fcfp) |
| <i>* hors primes et indexation outre-mer (au 1^{er} janvier 2000)</i> | | |
| Statistiques concours 1999 | Candidats inscrits : 20162 Candidats présents : 9125 Candidats admis : 78 dont 2 aviation civile | Candidats inscrits : 2712 Candidats présents : 1731 Candidats admis : chiffre non communiqué |
| Effectifs du corps au 1/1/2000 | 327 (dont 3 au SEAC.PF) | 941 (dont 9 au SEAC.PF) |

Domaines d'activités

Assistant d'administration

- Etudes et gestion administratives
- Tutelle économique et financière des compagnies aériennes et des gestionnaires d'aérodromes
- Mise en œuvre et contrôle d'application de la réglementation spécifique au transport aérien et au personnel navigant.
- Encadrement des agents chargés des fonctions d'application et d'exécution.

Adjoint d'administration

- Gestion administrative et financière
- Secrétariat
- Encadrement des personnels chargés de l'accueil et de l'information du public, de l'exploitation des moyens de télécommunication et autres moyens techniques d'information.

Référence Métiers du SEAC.PF

| | |
|---|-------|
| Gestionnaire des ressources humaines | p. 15 |
| Gestionnaire des ressources financières | p. 15 |