SGDSN

INSTRUCTION INTERMINISTERIELLE relative à la coordination et à l'optimisation des moyens aériens en cas de crise localisée sur le territoire national

Du 4 novembre 2013

PRMD1327269J

Références :

1. Convention de Chicago du 7 décembre 1944 modifiée relative à l'aviation civile internationale.
2. Code de l'aviation civile.
3. Code de la sécurité intérieure.
4. Loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile.
5. Décret n° 84-26 du 11 janvier 1984 portant organisation des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix.
6. Décret n° 2010-224 du 4 mars 2010 relatif aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité.
7. Arrêté du 28 juin 2000 modifié relatif à l'organisation territoriale interarmées de défense.
8. Instruction interministérielle 10100 SGDSN/PSE/PPS/CD du 3 mai 2010.

Classement dans l'édition méthodique :

Référence de publication :

SOMMAIRE

1. PREAMBULE 3

2. ARTICULATION ENTRE LA DECONFLICTION DES AERONEFS ET L'OPTIMISATION DE LEUR EMPLOI 4

2.1. MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF DE SECURITE DES VOLS 5
2.2. OPTIMISATION DE L'EMPLOI DES MOYENS 5

3. DECLENCHEMENT DU DISPOSITIF DE COORDINATION DES MOYENS AERIENS EN CAS DE CRISE 5

3.1. PRINCIPES DE DECLENCHEMENT 5
3.2. CREATION DE L'ESPACE AERIEN 7
3.3. CHOIX DE LA FREQUENCE DE COORDINATION 7

4. DEPLOIEMENT DU DISPOSITIF DE COORDINATION DES MOYENS AERIENS EN CAS DE CRISE DE SECURITE CIVILE 8

4.1. LE CONSEILLER AERONAUTIQUE MILITAIRE (CAM) 8
4.1.1. Rôle du CAM 8
4.1.2. Implantation du CAM 9
4.1.3. Délais de mise en place du CAM 9
4.2. ROLE ET RESPONSABILITES DE LA CAA 9
4.2.1. Direction de la CAA 10
4.2.2. Missions de la CAA 10
4.2.3. Implantation de la CAA 11
4.2.4. Déploiement de la CAA 11
4.2.5. Composition de la CAA 12
4.2.6. Cas exceptionnel 12
4.3. ROLE ET RESPONSABILITES DU POSTE D'INFORMATION EN VOL (PIV) 12
4.3.1. Direction du PIV 13
4.3.2. Missions du PIV 13
4.3.3. Implantation du PIV 13
4.3.4. Déploiement du PIV 14
4.3.5. Composition du PIV 14
4.4. DISPOSITIF MIS EN PLACE OUTRE-MER 14

5. COORDINATION DES MOYENS AERIENS EN CAS DE CRISE DE SECURITE PUBLIQUE 15

ANNEXE 1 : ARCHITECTURE FONCTIONNELLE DU DISPOSITIF DE COORDINATION DE L'ACTIVITE AERIENNE .. 16
ANNEXE 2 : DECLINAISON DE L'INSTRUCTION INTERMINISTERIELLE EN ORDRE ZONAL D'OPERATION 17
ANNEXE 3 : ABREVIATIONS 18
ANNEXE 4 : GLOSSAIRE 19

1. Préambule

Généralités

Cette instruction interministérielle définit les circonstances, les processus ainsi que les rôles et les attributions des différents acteurs du dispositif susceptibles d'être mis en œuvre pour assurer dans les meilleures conditions la coordination des moyens aériens engagés dans la gestion d'une crise dès son apparition.

Conformément à la doctrine générale de la gestion des crises sur le territoire national et aux décrets n° 2010-224 et n° 2010-225 du 4 mars 2010, le *préfet de zone de défense et de sécurité* (PZDS) assure une mission de répartition des moyens sur la zone de défense et de sécurité et d'allocation des moyens extra-départementaux (hormis ceux du ministère de la défense). Il coordonne l'action des départements lorsque la réponse à une crise excède les capacités d'un département ou lorsque plusieurs sont touchés[1]. L'instruction interministérielle (IIM) 10100 souligne par ailleurs que « *la zone de défense et de sécurité est le niveau privilégié de concertation et de dialogue entre autorité civile et autorité militaire* ». C'est à ce niveau que sont évaluées puis réalisées l'adéquation entre besoins exprimés et capacités nécessaires ainsi que la définition des priorités et des conditions d'engagement. Pour autant, les décrets n° 2010-224 et n° 2010-225 du 4 mars 2010 ne prévoient pas la désignation d'un *directeur des opérations de secours* (DOS) unique pour diriger les opérations de secours impliquant plusieurs départements.

Sur le territoire national, les moyens aériens sont placés sous la responsabilité du préfet de département ou du préfet maritime[2], directeur des opérations de secours et responsable de l'ordre public, le temps de la mission ou de la période de mise à disposition.

En tout état de cause, il ne peut y avoir qu'un organisme de coordination dans la troisième dimension dans une zone de crise, même si les opérations de secours impactent plusieurs départements.

Crises de sécurité civile

La loi n° 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile définit la sécurité civile comme ayant « *pour objet la prévention des risques de toute nature, l'information et l'alerte des populations ainsi que la protection des personnes, des biens et de l'environnement contre les accidents, les sinistres et les catastrophes par la préparation et la mise en œuvre des mesures et des moyens appropriés relevant de l'État, des collectivités territoriales et des autres personnes publiques ou privées* ».

En matière de gestion de crise de sécurité civile, l'organisation générale de la chaîne de commandement territoriale civile confie la direction des opérations de secours au préfet de

[1] Article R. 1311-3 du code de la défense : [le préfet de zone de défense et de sécurité] assure la coordination des actions dans le domaine de la sécurité civile, […] la répartition, sur le territoire de la zone de défense et de sécurité, des moyens des services chargés de la sécurité intérieure et de la sécurité civile et des moyens des armées mis à disposition par voie de réquisition ou de concours.

[2] L'autorité du préfet maritime s'exerce jusqu'à la limite des eaux sur le rivage de la mer. Elle ne s'exerce pas à l'intérieur des limites administratives des ports. Dans les estuaires, elle s'exerce en aval des limites transversales de la mer (Article 1er du décret n° 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'organisation de l'Etat en mer, dans sa rédaction modifiée par le décret n° 2013-136 du 13 février 2013).

département (DOS)[3]. Le *commandant des opérations de secours* (COS)[4], quant à lui, s'assure de la mise en œuvre des moyens et de la coordination de la réponse de sécurité civile dans le département.

Les moyens aériens de la *direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises* (DGSCGC) sont généralement primo intervenants[5]. Ils sont complétés par les moyens aériens de la gendarmerie nationale, des douanes, des SAMU[6] et les moyens du ministère de la défense[7]. Si l'IIM 10100 souligne que les moyens militaires complètent dans un second temps les forces de sécurité intérieure et de sécurité civile, elle souligne également que les armées maintiennent un important dispositif permanent dans le domaine de la veille, de l'alerte et du secours aux personnes et qu'elles peuvent apporter les moyens et savoir-faire spécifiques stationnés à proximité de l'événement, dans une logique de première urgence.

Crises de sécurité publique

Le code de la sécurité intérieure, à son article L. 111-1, souligne : « *La sécurité est un droit fondamental et l'une des conditions de l'exercice des libertés individuelles et collectives. L'État a le devoir d'assurer la sécurité en veillant, sur l'ensemble du territoire de la République, à la défense des institutions et des intérêts nationaux, au respect des lois, au maintien de la paix et de l'ordre public, à la protection des personnes et des biens* ».

En cas de crise de sécurité publique, les moyens aériens de la gendarmerie nationale sont généralement les principaux intervenants. Ils peuvent être complétés par ceux de la DGSCGC quand ils ne sont pas disponibles et par ceux du ministère de la défense pour fournir des capacités spécifiques uniques.

La probabilité qu'un dispositif de coordination des moyens aériens soit mis en œuvre dans ce type de crise reste faible[8], étant donné le nombre généralement limité d'aéronefs engagés sur une même zone. Pour autant, si ce dispositif est estimé nécessaire, il respectera les principes d'organisation énoncés ci-après.

2. Articulation entre la déconfliction des aéronefs et l'optimisation de leur emploi

Le besoin en coordination dans la troisième dimension poursuit deux objectifs distincts, même s'ils sont complémentaires : la déconfliction, objectif de sécurité des vols, et l'optimisation de l'emploi des moyens, objectif opérationnel. Dans la plupart des crises, l'urgence, les conditions météorologiques et le manque d'interopérabilité des différents moyens engagés rendent complexe la coordination initiale. La réactivité et la flexibilité sont donc des qualités essentielles au bon fonctionnement des organismes chargés des opérations.

---

[3] Le préfet de département est le directeur des opérations de secours (DOS) et le responsable de l'ordre public.

[4] Sous l'autorité du directeur des opérations de secours, le commandant des opérations de secours est chargé de la mise en œuvre de tous les moyens publics ou privés mobilisés pour l'accomplissement des opérations.

[5] Hors les massifs montagneux et l'outre-mer où, en fonction de l'implantation des bases, les moyens de la Gendarmerie Nationale peuvent être primo-intervenants.

[6] Hélicoptères privés mis à disposition des SAMU le cas échéant.

[7] Par réquisition ou demande de concours, ou en cas de vies humaines en danger.

[8] Sachant que le champ de la présente instruction ne recouvre pas l'organisation des grands événements (sommets internationaux notamment)

2.1. Mise en place d'un dispositif de sécurité des vols

La mise en place d'un dispositif de déconfliction entre les aéronefs impliqués ou susceptibles d'opérer dans un espace aérien contraint est un impératif de sécurité des vols. Ce dispositif repose sur une organisation spécifique, dont la *cellule d'activité aérienne* (CAA), chargée de la mission de déconfliction au profit des moyens aériens engagés, constitue le maillon essentiel.

Une meilleure compréhension de la situation aérienne et une connaissance plus fine des trajectoires futures des aéronefs permettront de renforcer cette déconfliction.

La CAA doit être en mesure d'assurer aux autorités que les missions susceptibles d'être conflictuelles ont fait l'objet d'une déconfliction pour garantir la sécurité des vols.

Cette déconfliction sera facilitée dès la mise en place d'un ou de plusieurs *postes d'information en vol* (PIV) qui pourront fournir au profit des aéronefs engagés, en vol et en temps réel, les informations utiles à la compréhension de la situation aérienne.

Dès le début de la crise et dans l'attente d'un déploiement physique d'une CAA si cela s'avère nécessaire, le *centre national des opérations aériennes* (CNOA) de Lyon Mont-Verdun pourra être sollicité directement par l'autorité administrative pour mettre à sa disposition des services de gestion de l'espace, d'information et de contrôle, en fonction de ses capacités de détection et de communication. En particulier, la fonction de *conseiller aéronautique militaire* (CAM) – voir § 4.1. – pourra être assurée par un officier supérieur désigné du CNOA dans l'attente de l'éventuelle désignation d'un CAM dédié.

2.2. Optimisation de l'emploi des moyens

L'emploi des moyens mis à disposition est de la responsabilité de l'autorité en charge des opérations. Lorsque la CAA a connaissance à l'avance du contenu et des finalités des missions aériennes – ce qui suppose une circulation adaptée et organisée de l'information – elle peut, par l'intermédiaire de son chef, proposer à l'autorité administrative que certains moyens soient optimisés en fonction de leurs capacités, de la qualification des équipages et surtout des priorités déjà accordées.

Cette fonction optimisation des moyens employés doit s'entendre une fois que la CAA et la circulation des informations sont opérationnelles. Elle devra respecter les responsabilités de l'autorité en charge de la conduite des opérations pour ce qui concerne la gestion des priorités.

3. Déclenchement du dispositif de coordination des moyens aériens en cas de crise

La mise en réseau des principales autorités concernées est essentielle. Elle doit être réalisée au plus tôt, dès l'émergence d'une crise susceptible de mobiliser plusieurs aéronefs et avant même la participation de moyens aériens militaires.

3.1. Principes de déclenchement

La décision de déployer un dispositif de coordination dans la troisième dimension est du ressort :

- lorsqu'un seul département est concerné par la crise, du DOS après consultation du PZDS;
- si plusieurs départements sont touchés, du PZDS après consultation des préfets des départements concernés[9].

Le déclenchement de ce dispositif doit être envisagé *ab initio* par l'autorité administrative, quelle que soit la gravité d'une crise.

Pour une crise de sécurité civile, cette décision doit être prise en coordination avec le ou les COS, une autorité de l'armée de l'air (CAM, s'il est désigné), capable de conseiller l'autorité administrative sur les aspects liés à la CAA[10], l'officier général de zone de défense et de sécurité (OGZDS) et le chef inter bases de la DGSCGC.

Pour une crise de sécurité publique, une coordination entre le chef des opérations d'ordre public (responsable territorial de la police ou de la gendarmerie) et le commandant du groupement des forces aériennes de la gendarmerie territorialement compétent sera suffisante pour conseiller l'autorité administrative.

En matière de coordination de l'activité aérienne, il n'est pas envisageable de procéder en plusieurs phases pour la mise en œuvre de ce dispositif. En effet, il est complexe d'estimer le besoin initial en moyens aériens. La mise en place immédiate d'une organisation stable simplifie la conduite ultérieure de la crise, sa compréhension et son acceptation par les différents acteurs. La coordination des moyens aériens doit donc s'intégrer d'emblée dans l'organisation existante de la chaîne de secours.

L'armement de ce dispositif de coordination dépend en revanche du niveau de complexité de l'activité aérienne, et doit rester flexible en fonction du besoin. Ce niveau de complexité dépend d'un certain nombre de facteurs parmi lesquels :

- l'évaluation générale de la situation et les enjeux associés ;
- l'ampleur géographique de l'événement ;
- le nombre et le type d'aéronefs ainsi que les unités d'appartenance engagées ;
- le besoin en optimisation de l'emploi des moyens ;
- l'exiguïté de la zone sinistrée et le besoin de création d'espace ;
- les caractéristiques de l'espace aérien au-dessus de la zone sinistrée ;
- les conditions météorologiques et leur évolution possible ;
- la durée estimée des opérations et la cinétique des événements.

[9] Il faut noter qu'à Paris, le préfet de police est à la fois DOS et préfet de zone. Les préfets des départements de la petite couronne sont DOS par délégation du préfet de police.

[10] L'autorité des armées est un officier supérieur appartenant au CDAOA ou désigné par le CDAOA parmi les officiers qualifiés des autres commandements de l'armée de l'air afin d'assumer cette responsabilité auprès de l'autorité civile chargée des secours.

3.2. Création de l'espace aérien

Compte tenu du caractère exceptionnel et de la cinématique des évènements traités, il est probable que l'action de la CAA s'inscrive difficilement dans le cadre des règlements usuels, notamment en termes de circulation aérienne et d'espaces aériens. Il est donc souhaitable que la mise en place de la CAA puisse s'accompagner de dispositions réglementaires adaptées, y compris dérogatoires, qui offriraient, en toute sécurité, le niveau de réactivité nécessaire tant décisionnel qu'opérationnel.

Comme le prévoit l'article R. 131-4 du code de l'aviation civile, les mesures d'interdiction de survol peuvent être décidées par arrêté du préfet en cas d'urgence. Elles permettent la création de *zone interdite temporaire* (ZIT) d'une hauteur maximale de 1000 mètres pour une durée qui ne peut excéder quatre jours consécutifs. Les zones d'approche immédiate des aérodromes ne sont pas concernées.

Le CNOA contactera les services de la *Direction des Services de la Navigation Aérienne*[11] pour vérifier les modalités de création de ZIT. Le CNOA, via la CAA en lien avec la *Gendarmerie des transports aériens* et le PIV, aura alors un rôle déterminant pour diffuser les informations concernant la création de ces espaces à statut particulier, notamment en prenant contact avec les aérodromes avoisinants et les équipages déjà en vol.

Le CNOA sera en charge de faire publier un message aux navigants (NOTAM) par la *direction de la circulation aérienne militaire* (DIRCAM) ou par un *centre de détection et de contrôle* (CDC) pour informer les usagers des opérations en cours dans les meilleurs délais, même si la création d'une ZIT n'est pas nécessaire.

Le NOTAM informe de la création de l'espace aérien et précise :

- ses limites géographiques ;
- son statut ;
- ses limites verticales ;
- la fréquence radio et l'IFF/SIF dédiés ;
- les procédures de pénétration et de circulation dans la zone ;
- la durée de validité et / ou créneaux d'activation associés.

Tous ces éléments auront été au préalable déterminés en coordination avec les autorités locales en charge de l'événement et si possible avec le chef de la CAA.

3.3. Choix de la fréquence de coordination

Afin d'assurer l'anti-abordage, tous les aéronefs engagés dans l'opération doivent être en mesure d'écouter deux fréquences radio communes de coordination sur la gamme VHF et ce, dès le début des opérations aériennes[12].

[11] Organisme de la DGAC chargé de fournir les services de la circulation aérienne, de communication, de navigation et de surveillance afférents ainsi que les services d'information aéronautique, aux aéronefs évoluant en Circulation Aérienne Générale

[12] Le choix des fréquences VHF devra se faire dans la bande basse afin d'être accessible aux appareils civils

Une fréquence de coordination doit permettre la transmission des informations relatives à la gestion en temps réel des moyens aériens (informations de vol, compte-rendu immédiat de vol et ordres d'engagement).

Une fréquence de travail secondaire sera veillée par la CAA pour recueillir les informations relatives aux opérations (description de la situation au sol, informations générales non directement relatives à l'activité aérienne), destinées à alimenter le commandant des opérations et éventuellement à aider le chef de la CAA à optimiser les moyens dont il dispose.

D'autres fréquences pourront être choisies parmi les fréquences communes existantes si nécessaire (commune des zones d'approches et des aérodromes, commune SAR, …).

4. Déploiement du dispositif de coordination des moyens aériens en cas de crise de sécurité civile

Le dispositif de coordination dans la troisième dimension est constitué du CAM, de la CAA et du PIV. L'architecture fonctionnelle de ce dispositif figure en annexe 1.

4.1. Le Conseiller aéronautique militaire (CAM)

4.1.1. Rôle du CAM

Le CAM est le conseiller du préfet en matière d'emploi de l'ensemble des moyens aériens militaires. C'est un officier supérieur des armées possédant une expertise et une expérience en matière de gestion et de contrôle de l'espace aérien. Il est de ce fait chargé de renseigner l'autorité civile sur les aspects techniques de la coordination 3D et, notamment, sur les moyens militaires nécessaires à mettre en place pour assurer la déconfliction, ainsi que sur les problèmes liés à l'espace aérien. Il participe à la coordination interministérielle de l'emploi des moyens aériens. Il suit l'engagement des moyens aériens et la remontée d'informations vers le *centre opérationnel interarmées de la zone de défense et de sécurité*, afin de proposer à l'autorité civile, le cas échéant, un renforcement des moyens militaires mis en œuvre ou, à l'inverse, une réduction de ces moyens. A cette fin, il s'informe régulièrement auprès de la CAA pour suivre l'évolution de la situation aérienne, et pour prendre en compte les difficultés potentielles. Pour autant, la CAA n'est pas hiérarchiquement subordonnée au CAM.

Le CAM est subordonné[13] à l'officier général de zone de défense et de sécurité « menant[14] » et assure la relation avec le *commandant de la défense aérienne et des opérations aériennes* pour les dispositions relatives à l'utilisation éventuelle des moyens aériens de recherche et de sauvetage (SAR) et au statut des espaces aériens. Il propose la demande de moyens aériens militaires supplémentaires à l'autorité administrative, ainsi que leur retrait.

[13] Au sens du « contrôle opérationnel » tel que défini dans les modalités de commandement des armées.
[14] Cas de plusieurs zones de défense et de sécurité impliquées.

L'OGZDS, en relation avec le *centre de planification et de conduite des opérations* (CPCO) du ministère de la défense, a le contrôle opérationnel des moyens militaires engagés, à l'exception des moyens SAR et des moyens dédiés à la *posture permanente de sûreté* (PPS) qui seraient exceptionnellement mis à disposition temporairement par la *haute autorité de défense aérienne* (HADA)[15]. Il est responsable des conditions d'emploi de l'ensemble des moyens des armées.

4.1.2. Implantation du CAM

En relation directe avec le PZDS, le CAM peut être mis en place au sein du COZ, aux côtés du chef d'état-major interministériel de zone. Cette organisation a l'avantage de couvrir le cas d'une crise concernant plusieurs départements ou plusieurs zones de défense et de sécurité, voire plusieurs pays puisque le PZDS anime et coordonne la politique de coopération transfrontalière de sécurité nationale[16].

Si une crise n'impacte qu'un seul département ou si le préfet de département le demande, le CAM peut également être mis en place auprès du DOS.

Afin de remplir au mieux son rôle de conseiller aéronautique auprès de l'autorité administrative, le CAM peut enfin être positionné aussi près que possible de la CAA. Le CAM doit en effet être également capable de fournir des points de situation réguliers aux préfets et de leur transmettre toutes les informations nécessaires concernant les moyens aériens du ministère de la défense.

4.1.3. Délais de mise en place du CAM

Dans le cas d'une crise fortuite à cinétique rapide pour laquelle le CAM n'a pas pu être pré-positionné, ni même pré-alerté, il peut s'avérer important de renseigner rapidement l'autorité civile chargée des secours sur les aspects aéronautiques concernant les moyens militaires susceptibles de soutenir l'action de l'État.

Ces renseignements peuvent être obtenus très rapidement à partir des structures permanentes de contrôle aérien des armées (notamment le CNOA) pendant cette phase délicate de gestion de début de crise, avant qu'un CAM ne soit officiellement désigné et déployé.

4.2. Rôle et responsabilités de la CAA

La CAA participe à la mise en œuvre de la coordination de l'ensemble des moyens dans la troisième dimension. C'est par construction un outil interministériel capable de concevoir, de planifier et de conduire l'activité aérienne. Elle doit pouvoir agir à tout moment, à la demande du ou des COS, sur les moyens aériens en vol (par des moyens de communication propres ou via les PIV) pour tenir compte du caractère évolutif des situations (garantie de la souplesse d'emploi des moyens aériens).

[15] Cela peut notamment être le cas pour s'assurer du respect de la ZIT.
[16] Article R. 1311-3 du code de la défense.

4.2.1. Direction de la CAA

La direction de la CAA est confiée par le préfet de zone de défense et de sécurité si l'opération aérienne couvre plusieurs départements ou par le préfet de département, si l'opération n'en concerne qu'un seul :

- en principe à un officier du CDAOA de spécialité contrôleur aérien lorsque la CAA se voit confier la déconfliction comme seule mission ;

- au chef inter bases de la DGSCGC lorsque la mission d'optimisation de l'emploi des moyens aériens est également déléguée.

La délégation de la mission d'optimisation est de la responsabilité de chaque COS.

Le chef de la CAA assure l'interface avec les autorités civiles et militaires extérieures (COS, COZ, CAM). Il est le point d'entrée unique des demandes de mission venant du COS et le seul en charge, avec son adjoint, de répartir les moyens sur les missions assignées. Toutefois, si plusieurs départements sont touchés et que plusieurs COS sont concernés, c'est le préfet de zone qui répartit les moyens aériens entre les départements, cette répartition pouvant évoluer sur la base des informations transmises par le chef de la CAA en termes d'activité aérienne.

Le chef de la CAA répartit les fonctions au sein de la CAA au fur et à mesure de sa montée en puissance. Les équipages des moyens aériens engagés appliquent les directives du chef de la CAA concernant les missions assignées, et rendent compte des difficultés et du résultat de la mission.

4.2.2. Missions de la CAA

La CAA est en mesure de remplir deux missions principales :

<u>La sécurité des vols :</u>

- mise en œuvre de procédures de circulation aérienne qui constituent la partie sensible de la sécurité des vols, par le découpage de l'espace aérien et la programmation de l'activité aérienne[17];
- autorisation d'engagement des moyens aériens au regard des conditions de sécurité ;
- gestion des temps d'activité des pilotes.

La mission de sécurité des vols est assurée par la CAA dès son activation.

<u>L'optimisation de l'emploi des moyens aériens :</u>

- choix du moyen aérien le mieux adapté pour répondre à la demande de l'autorité civile chargée des secours, qui fixe les priorités et définit les effets à obtenir ;

[17] création des zones à caractère particulier, définition des procédures de circulation dans cette zone, validité et créneaux d'activation

- engagement du moyen aérien (ordre d'exécution donné aux pilotes d'exécuter la mission et directives afférentes), suivi de l'état d'avancement et de la priorité de la mission pour laquelle ce moyen aérien a été engagé ;
- suivi de l'autonomie, des aptitudes techniques ou du potentiel restant sur zone du moyen aérien considéré, gestion de l'avitaillement.

En tout état de cause, chaque COS demeure responsable de la priorisation des missions qu'il confie à la CAA.

La CAA réalise la synthèse de l'activité aérienne, ainsi que le suivi de la situation tactique et des opérations de secours effectuées. Elle est en mesure de fournir en temps réel et a posteriori un bilan détaillé de l'activité des moyens aériens à l'autorité administrative.

La CAA dirige le (ou les) PIV, qui est (sont) chargé(s) d'exécuter la programmation de l'activité aérienne en fournissant le service d'information en vol. Les responsabilités du PIV sont détaillées au paragraphe 4.3.

4.2.3. Implantation de la CAA

Lorsque l'opération de secours ne touche qu'un département, la CAA est en général implantée au plus près des opérations[18] afin d'être, dans la mesure du possible, à proximité du COS et à portée radio des aéronefs, voire du PIV.

Lorsque l'opération de secours concerne plusieurs départements, voire plusieurs zones de défense et de sécurité, l'implantation d'une CAA unique est indispensable afin de garantir l'unicité de l'action de l'État et éviter le morcellement de la coordination et le cloisonnement des activités aériennes. En effet, la multiplication des CAA, qui imposerait de découper l'espace aérien situé au-dessus de la zone sinistrée, risquerait d'augmenter les difficultés de coordination des missions aériennes et donc de diminuer le niveau de sécurité des vols. Une telle duplication supposerait également une augmentation significative des moyens militaires déployés. La CAA unique peut être implantée à proximité du COZ, dans le cadre du renforcement général de ses moyens de coordination ou sur un site plus adapté (aéroport par exemple).

4.2.4. Déploiement de la CAA

Dès lors que l'activation d'un dispositif de coordination aérienne est décidée, le déploiement de la CAA est effectif dès la mise en œuvre des premiers aéronefs, afin de gérer immédiatement les problèmes potentiels de sécurité des vols.

Le chef inter-bases est généralement déployé avec les moyens primo-intervenants de la DGSCGC. Dès lors qu'il coordonne l'intervention des premiers aéronefs engagés,

[18] En fonction des situations, dans un poste de commandement mobile ou dans tous types de locaux se révélant adaptés à la mission, ou bien au sein du CODIS du département lorsque celui-ci est le seul concerné ou lorsqu'il peut être considéré comme le point nodal des activités aériennes dans une crise interdépartementale

il constitue le premier élément de la CAA et accompagne la montée en puissance de sa cellule.

Les structures permanentes de contrôle aérien du ministère de la défense constituent un solide point d'appui pour le chef de la CAA, en fonction de leurs capacités de détection, de contrôle et de communication. Ces structures permanentes peuvent ainsi assurer le suivi de la situation aérienne et fournir un service d'information de vol en soutien à la CAA

4.2.5. Composition de la CAA

La CAA comprend :

- un chef de cellule (cf 4.2.1);
- un détachement de liaison par flotte d'aéronefs engagée ayant le rôle de conseiller technique. Chaque détachement a la responsabilité d'assurer le lien avec ses équipages respectifs, d'émettre un avis sur l'adéquation des moyens avec la mission demandée et de seconder le chef de la CAA à sa demande si cela s'avère nécessaire ;
- un adjoint (officier de l'armée de l'air si le chef inter-bases assure la direction de la cellule, chef inter-bases si un officier de l'armée de l'air en assure la direction) dans le cadre des opérations de sécurité civile ;
- un officier de liaison du (ou des) SDIS chargé de l'interface entre le (ou les) COS et la CAA pour traduire précisément l'expression du besoin en moyens aériens ;
- un militaire contrôleur ou opérateur de surveillance aérienne ou un officier du SDIS pour assurer le suivi de l'activité aérienne en temps réel et la mise à jour des tableaux de situation.

4.2.6. Cas exceptionnel

Une crise d'ampleur exceptionnelle s'étendant sur la durée ou dont la cinématique est relativement lente peut justifier d'une gestion centralisée des opérations, surtout si cette crise s'étend sur une vaste partie du territoire national. Dans ce cadre, la mise en œuvre d'une cellule interministérielle de crise (CIC) et l'emploi d'un volume important de moyens aériens sont envisageables.

Après dialogue interministériel et sur décision de la CIC, les armées pourraient alors être amenées à assurer de façon centralisée le contrôle de l'espace aérien avec les moyens adaptés. Dans cette hypothèse, la CAA serait déployée au sein du CNOA de Lyon.

4.3. Rôle et responsabilités du poste d'information en vol (PIV)

Le PIV constitue l'échelon « tactique » de la coordination de l'ensemble des moyens dans la troisième dimension. C'est une extension essentielle de la CAA. Mis en place à la demande de l'autorité administrative, il est principalement chargé de rendre les services d'information en vol et d'alerte aux aéronefs évoluant au-dessus de la zone de secours. Il doit à cette fin être doté a minima de moyens radio pour être en contact avec les aéronefs

et, dans la mesure du possible, de moyens lui permettant d'avoir une représentation en temps réel de l'activité aérienne[19].

Dans ce cadre, c'est un maillon essentiel pour la sécurité des vols.

4.3.1. Direction du PIV

Le PIV est fonctionnellement rattaché à la CAA. Il est préférentiellement sous la responsabilité d'un contrôleur militaire de circulation aérienne, du fait des qualifications requises dans ce domaine. Le chef du PIV rend compte de l'activité aérienne d'une façon continue à la CAA.

4.3.2. Missions du PIV

Le PIV est essentiellement dévolu à la sécurité des vols. Pour se faire, il est en contact permanent avec les vecteurs, les plateformes aéronautiques et la CAA.

Les missions du PIV sont les suivantes :

Fonctions principales :

- assurer le service d'information de vol (informations météorologiques, informations sur le trafic aérien, état des aides à la navigation ou des équipements sol) et d'alerte aux aéronefs basés sur la plateforme de circonstance (*centre de regroupement des moyens*, CRM), ou évoluant sur la zone ;
- assurer le lien avec la CAA et le (ou les) CODIS afin de les renseigner sur les positions des appareils et sur toute information d'ordre technique ou concernant la sécurité des vecteurs.

Fonctions secondaires :

- exploiter la programmation de l'activité aérienne par la CAA si elle est opérationnelle ;
- transmettre aux équipages en vol ou au sol les directives de l'autorité administrative, les changements de mission ;
- recueillir les évaluations de situation pour informer la CAA des opérations en cours ;
- assurer l'accueil et la gestion des appareils évoluant sur la plateforme, en liaison avec les équipes au sol du CRM ;
- centraliser les demandes de survol de la zone et faire vérifier les interdictions de survols avec le GTA et le CNOA ;
- organiser le flux d'avitaillement au profit des aéronefs engagés.

4.3.3. Implantation du PIV

Pour être pleinement efficace, un PIV doit être placé au plus près du lieu de l'événement, en un point à partir duquel la visibilité sur les aéronefs en vol est la meilleure, mais également sur un site permettant d'exploiter au mieux les moyens radio, voire de détection.

[19] Cette représentation en temps réel peut soit provenir de radars disponibles sur site (à partir notamment d'un aérodrome qui en serait équipé), soit être fournie par le ministère de la défense (dispositifs au sol ou aériens).

Lorsque la zone des secours est située aux abords d'un aérodrome, les missions du PIV peuvent être confiées à l'organisme existant de contrôle de la circulation aérienne.

En fonction de la gravité et de l'étendue de la crise, plusieurs PIV peuvent être déployés sur les implantations les plus pertinentes afin de remplir l'ensemble des missions au niveau local.

4.3.4. Déploiement du PIV

Le PIV constitue un élément indispensable dans le cadre de la sécurité des vols et doit en conséquence être déployé dans les meilleurs délais. La plus grande flexibilité doit primer pour assurer les fonctions principales avant le déploiement d'un PIV sur les lieux de l'événement.

Un centre de contrôle civil ou militaire peut assurer la fonction PIV, en fonction de ses capacités de détection et de communication, si aucun autre moyen plus performant n'est déployé. La fonction PIV peut également être confiée de manière dégradée à l'officier aéro situé au CODIS (s'il existe) ou à l'officier responsable du CRM, en attendant que le PIV désigné soit opérationnel.

4.3.5. Composition du PIV

Le PIV comprend un contrôleur de circulation aérienne, renforcé éventuellement par d'autres contrôleurs et d'un opérateur de surveillance aérienne, selon l'importance et l'étendue de l'événement.

Par ailleurs, l'armement du PIV dépend également des moyens déployés en appui. Les moyens retenus sont ceux qui semblent les plus appropriés à la situation rencontrée et à sa cinétique.

4.4. Dispositif mis en place outre-mer

Outre-mer, la mise en place de personnel et de moyens, au titre de la coordination dans la troisième dimension des aéronefs engagés en cas de crise, peut être renforcée par la projection à partir de métropole après demande de l'autorité préfectorale auprès du commandant supérieur.

En principe, les moyens aériens localement disponibles pour participer à une opération de sécurité sont ceux des armées, de la gendarmerie et de la DGSCGC[20]. Les principes décrits supra restent à suivre, à l'exception de la composition de la CAA qui sera dirigée par un officier des armées de spécialité contrôleur aérien ou le commandant de la section aérienne de la gendarmerie outre-mer lorsqu'elle existe. Elle sera mise en œuvre par du personnel militaire.

[20] La DGSCGC dispose de manière permanente d'un moyen aérien en Martinique et en Guadeloupe.

5. Coordination des moyens aériens en cas de crise de sécurité publique

Le préfet de département veille au maintien de l'ordre public et à la sécurité des personnes et des biens. Il est donc à ce titre responsable des opérations d'ordre public. Celles-ci sont placées sous l'autorité du directeur de la police territorialement compétent, en zone de police nationale et sous l'autorité du responsable de gendarmerie territorialement compétent, en zone de gendarmerie nationale.

Ces autorités, en lien avec le commandant du groupement des forces aériennes de la gendarmerie territorialement compétent, conformément au paragraphe 3.1, conseillent le préfet de département sur la nécessité de mettre en œuvre ou pas un dispositif de coordination de l'activité aérienne.

Si un tel dispositif s'avère nécessaire, l'autorité en charge des opérations transmet ses instructions à la CAA, qui est placée sous la direction du commandant du groupement des forces aériennes de la gendarmerie territorialement compétent ou du commandant de section aérienne de la gendarmerie outre-mer.

Le chef de la CAA a la responsabilité d'assurer la déconfliction et l'optimisation des moyens dans les missions qui lui seraient confiées, conformément au paragraphe 4.2.

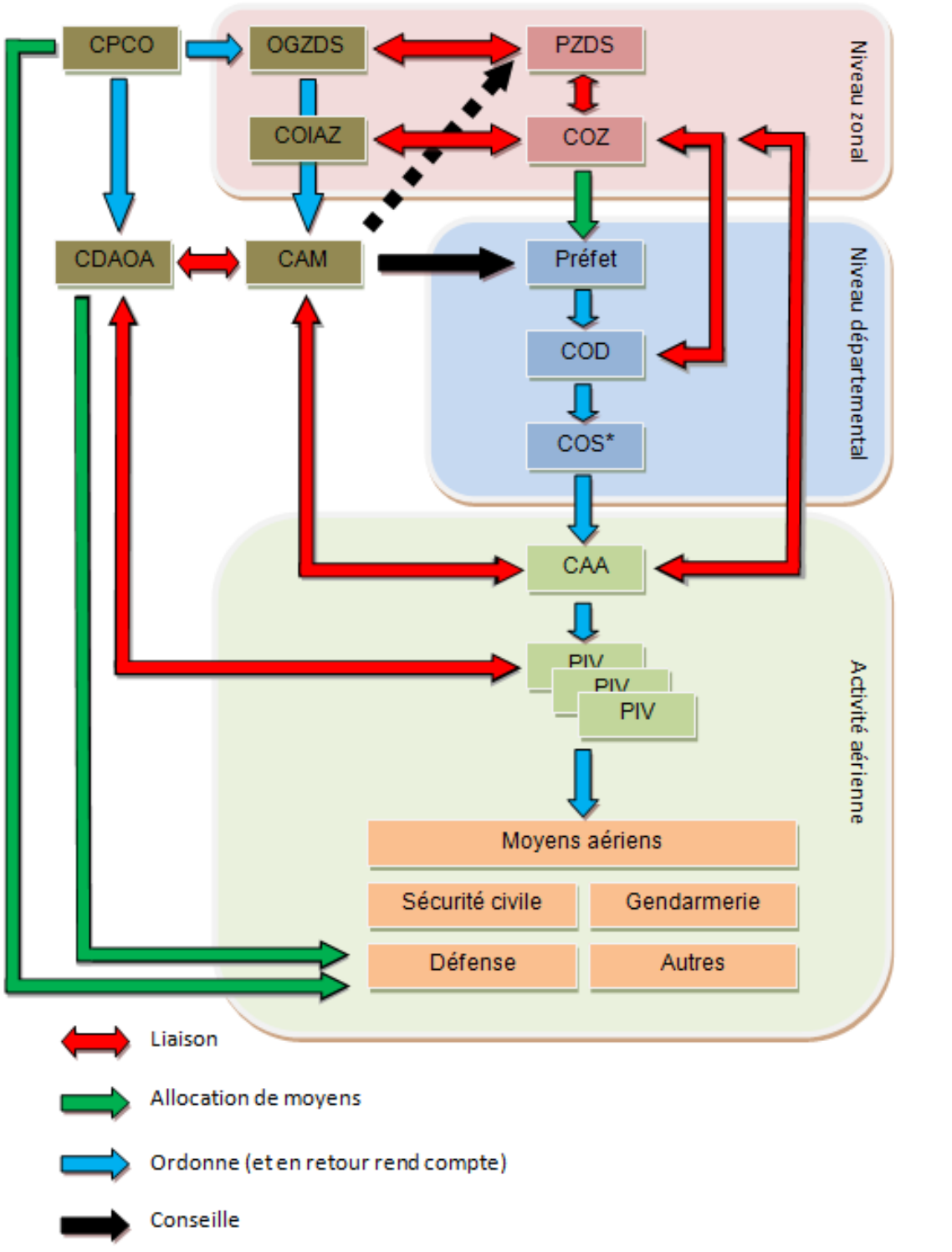
Fait le 04 NOV. 2013

Pour le Premier ministre et par délégation :

Le secrétaire général de la défense et de la sécurité nationale,

Francis DELON

Annexe 1 : architecture fonctionnelle du dispositif de coordination de l'activité aérienne



* Ou commandant des opérations de sécurité publique (PN ou GN en fonction du lieu), concernant les crises de sécurité publique

Annexe 2 : Déclinaison de l'instruction interministérielle en ordre zonal d'opération

La présente instruction fixe les grands principes de la coordination des moyens aériens et les différentes responsabilités des différents acteurs. Elle doit se décliner d'une façon pratique dans des ordres zonaux d'opération afin de prendre en compte les spécificités de chaque zone, mais également de fournir une granularité plus importante pour les acteurs de terrain.

L'architecture des ordres zonaux d'opération est proposée comme suit :

1. **Montée en puissance de la cellule d'activité aérienne**
   Ce chapitre doit préciser les modalités zonales de montée en puissance de la cellule d'activité aérienne, notamment :

   - les modalités de prise de contact entre les différents acteurs (notamment le préfet, le commandant des opérations, le CAM)
   - le positionnement de la CAA
   - les modalités de demande de moyens aériens
   - la désignation du chef de la CAA
   - la structure générale des moyens de communications à disposition

2. **Engagement des moyens sur les sites et conduite de l'activité aérienne**
   Ce chapitre doit définir les procédures générales liées à l'activité aérienne

   - modalités d'attribution des missions
   - organisation interne du fonctionnement de la CAA (qui fait quoi)
   - les modalités du suivi des moyens aériens

3. **Désengagement de la cellule d'activité aérienne**
   Ce chapitre doit préciser les conditions de désengagement des moyens aériens et de désactivation de la cellule d'activité aérienne

Annexes

1. Les acteurs de la coordination des moyens aériens
   - identification des acteurs locaux responsables des opérations (positionnement, modes de communication, chaine décisionnelle,…)
   - cadre dans lequel s'inscrit la CAA et fonctionnement interne
   - articulation COS-CAM-CAA-PIV
2. Moyens pouvant être engagés
   - capacité des moyens sol de gestion de l'activité aérienne
   - modalités d'engagement des moyens aériens
   - description technique des capacités des moyens aériens pouvant être engagés
   - procédures et règles de base : uniformisation des méthodes de travail
3. Liaisons et communications
   - moyens de communication disponibles
   - fréquences réservées et usage de la radio
   - communication avec les moyens militaires
4. Messages de commandement

Annexe 3 : Abréviations

3D : troisième dimension

CAA : cellule d'activité aérienne

CAM : conseiller aéronautique militaire

CDAOA : commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (armée de l'air)

CDC : centre de détection et de contrôle

CODIS : centre opérationnel départemental d'incendie et de secours

COIAZDS : centre opérationnel interarmées de zone de défense et de sécurité

COS : commandant des opérations de secours

COZ : centre opérationnel de zone

CNOA : centre national des opérations aériennes (armée de l'air)

CPCO : centre de planification et de conduite des opérations (état-major des armées)

CRM : centre de regroupement des moyens

DIRCAM : direction de la circulation aérienne militaire

DOS : directeur des opérations de secours

GTA : gendarmerie des transports aériens

HADA : haute autorité de défense aérienne

IFF/SIF : *identification friend or foe / selective identification feature*

IIM 2004 : instruction interministérielle du 13 janvier 2004 relative à la coordination des moyens aériens en cas de crise localisée sur le territoire national

NOTAM : *notice to airmen*

OGZDS : officier général de zone de défense et de sécurité

PPS : posture permanente de sûreté

PZDS : préfet de zone de défense et de sécurité

PIV : poste d'information en vol

SAMU : service d'aide médicale urgente

SAR : *search and rescue*

SDIS : service départemental d'incendie et de secours

ZIT : zone interdite temporaire

Annexe 4 : Glossaire

Optimisation : le fait de donner le meilleur rendement possible. S'applique à la ressource en moyens aériens, traduit le fait que la *cellule activité aérienne* (CAA), qui possède la faculté de connaître à tout moment la position, le potentiel et l'aptitude d'un moyen aérien engagé dans une opération de secours, peut attribuer, par délégation de l'autorité administrative, une autre mission à ce moyen aérien engagé afin d'en rentabiliser l'emploi et en conséquence, de rendre l'action des secours plus efficiente.

Ce principe d'optimisation ne peut être appliqué qu'avec une délégation consentie par l'autorité administrative. En effet, toute autre disposition qui mettrait en œuvre un processus de validation du choix du moyen aérien effectué par la *cellule activité aérienne* serait incompatible avec le tempo imposé par l'opération de secours, serait de nature à annihiler tout avantage que cette dernière pourrait tirer de son analyse de la situation et ne ferait que générer des délais supplémentaires dans la prise de décisions, sans réelle plus-value pour les secours.

Coordination : action d'ordonner, d'agencer les parties d'un ensemble en vue d'un objectif particulier qui se traduit, dans le cadre d'une opération de secours, par le rôle confié à un ensemble opérationnel constitué de la CAA et du *poste d'information en vol* (PIV), pour garantir la sécurité des vols et, après obtention d'une délégation accordée à la CAA par l'autorité civile chargée des secours, de l'optimisation de l'emploi de ces moyens aériens (voir définition de l'optimisation).

Engagement d'un moyen aérien : action qui consiste à assigner une mission particulière (objectif, règles de circulation, …) et un ordre de décollage (heure, modalités, …) ou un ordre de changement de mission en vol au pilote ou à l'équipage d'un aéronef conformément à la programmation de l'activité aérienne d'une opération de secours ou de sécurité publique.

Opérationnel : qui est prêt à entrer en activité afin de favoriser les interactions entre les différentes entités (organismes, centre d'opérations, services, unités, …) désignées par l'autorité administrative dans le cadre de l'accomplissement de l'opération de secours dont elle a la direction. La *cellule activité aérienne* est opérationnelle dans la mesure où elle intervient directement dans le processus de choix du moyen aérien le mieux adapté pour répondre au besoin exprimé par le commandant des opérations de secours ou le commandant des opérations de sécurité publique.

Programmation de l'activité aérienne : processus permanent de formalisation de l'adéquation entre la mission (effet à obtenir) et le moyen aérien (le mieux adapté pour répondre au besoin) résultant du choix réalisé de manière collégiale par les détachements de liaisons (DGSCGC, gendarmerie, douanes, armées) et l'officier contrôleur de la *cellule activité aérienne*, complété par les procédures de circulation aérienne nécessaires à la réalisation de la mission (hauteurs de survol, points de passage, IFF, …) et garantissant la sécurité des vols.

La programmation de l'activité aérienne élaborée par la cellule activité aérienne est transmise au PIV. Elle quantifie son travail et constitue la base de la sécurité des vols (séparation stratégique).