

TARMAC

BULLETIN DE SÉCURITÉ EN PISTE



ÉDITO OCTOBRE 2018

Depuis la parution du premier numéro de TARMAC, et sa présentation lors du Comité de Sécurité Plate-forme du 30 janvier, la communauté SGS de Bordeaux-Mérignac s'est rassemblée à plusieurs occasions marquantes :

- La Local Apron Safety Team (LAST) a réuni le 15 juin les acteurs de la coactivité en aire de trafic à l'invitation du Département Exploitation (DEX), qui avait également convié à cette occasion le Service de la Navigation Aérienne (SNA). La prochaine LAST prévue en octobre 2018 reviendra sur la mise en œuvre des actions de maîtrise de risques convenues avec les participants.
- Le 4 juillet, le Département des Opérations Techniques (DOT) a organisé avec le SNA la réunion annuelle de la Local Runway Safety Team (LRST), qui a dressé le bilan des principaux événements de sécurité survenus sur l'aire de manœuvre et des mesures en réduction de risques associées, présenté les chantiers réalisés depuis la précédente LRST et donné un aperçu des travaux de mise en conformité et d'augmentation de capacité, planifiés jusqu'à la fin 2019.

Ce premier semestre du nouveau certificat de sécurité aéroportuaire (CSA) a également été jalonné par deux audits SGS : un audit interne de 5 jours conduit par l'exploitant en avril, précédant un audit national de suivi de conformité, mené par la DSAC sur notre plate-forme du 20 au 22 juin. Cet audit externe a salué « l'effort considérable des six derniers mois pour se mettre en ordre de marche vis-à-vis des exigences européennes » et invité l'exploitant à continuer de « progresser selon le processus d'amélioration continue mis en place, en gardant la dynamique positive qui a pu être constatée. » Cette dynamique va se prolonger en particulier par la mise en place à la fin de l'année d'un progiciel de pilotage du SGS de l'exploitant.

À la réussite de cette première étape très dense du déploiement du SGS « EASA », va succéder jusqu'en 2019 une phase plus longue d'approfondissement du système et d'implication plus étroite des Tiers à son développement. C'est dans cette perspective que j'ai souhaité que TARMAC traite le thème de la Formation des personnels de la plate-forme, en demandant à nos partenaires Alyzia et Total de croiser leur expérience avec celle de SA ADBM.

Ce second numéro souligne ainsi combien l'acquisition et le maintien des compétences métier constitue le socle de la performance de sécurité et une condition essentielle de son amélioration continue.

Bonne lecture,

Pascal Personne
Président du directoire de la SA ADBM
Dirigeant Responsable





▶ ALYZIA (Groupe 3S)

> TARMAC : Quels sont les référentiels réglementaires aéronautiques / aéroportuaires encadrant les formations dispensées à votre personnel ?

Gérald Bénard, responsable formation des escales en province : « Nous nous appuyons sur le référentiel n°131.2014 de l'OACI⁽¹⁾, commun avec SA ADBM. Vient ensuite le AHM⁽²⁾, spécifique aux métiers de l'assistance compagnies, édité par l'IATA⁽³⁾. Il précise toutes les actions exigibles de l'assistant pour l'obtention du Service Agreement : traitement avion, billetterie, litiges bagages, etc. Les instructions de l'IGOM⁽⁴⁾ mises à jour chaque année, déclinent plus spécifiquement encore les actions de l'AHM.

S'y ajoutent les déclinaisons de la réglementation européenne (UE) 2015/1998, le droit du travail, les arrêtés préfectoraux et les règlements spécifiques définis par SA ADBM, ainsi que nos propres référentiels relatifs aux certificats ISO 9001, 14001 & OHSAS 18001.

Nous devons vérifier que les formations « achetées » sont conformes aux exigences spécifiques de nos référentiels de missions pour les compagnies. J'effectue le contrôle au niveau central et Matthieu Pelle l'assure pour la plateforme. »

> Quel est le volume annuel de formations concernées ?

« Près d'une centaine de salariés à l'Aéroport de Bordeaux - Alyzia et Gimas - ont suivi au moins une formation en 2017, soit près de 1800 heures de formation dans l'année. »

> Comment êtes-vous organisés, notamment pour planifier et tracer les formations ?

« Nous nous basons sur le prévisionnel annuel à partir de la procédure Groupe, et un progiciel de gestion spécialisé indiquant les échéances à prendre en compte. Le relais de gestion en local, assuré par Matthieu Pelle pour Bordeaux, intervient à J- 3 mois. »

Gino Sellan, directeur des opérations Groupe et chef d'escale BOD : « Nous sommes en vigilance constante pour prévenir tout risque d'écart de conformité, comme cela pourrait survenir par exemple lors de l'absence longue d'un collaborateur. »

> Quelle coordination est mise en place avec l'exploitant (SA ADBM) concernant les formations TRA/TRV/RAD ?

« Hors formation RAD⁽⁵⁾ pour laquelle nous faisons appel à Sabena, nous organisons et gérons nous-mêmes nos formations, à partir notamment du kit pédagogique fourni par SA ADBM, organe support et de contrôle. »



> Comment la séparation formateur / évaluateur est-elle mise en œuvre ?

« Pour les formations TRA/TRV/RAD, le dossier a été lancé cette année. Nous nous intéressons au modèle OACI Trainair Plus qui distingue la notion de formateur de celle d'évaluateur, basée sur les compétences apportées et acquises. La mission d'évaluation peut s'organiser à partir d'un outil -questionnaire par exemple- ou d'une personne physique. En local, les stages sont évalués par Excellence Academy, le centre de formation partenaire du groupe, qui forme et assure le maintien des compétences des formateurs.

Concernant les formations SGS, nous avons lancé fin 2017 un cursus inspiré du modèle SA ADBM, à quatre niveaux : le 4 pour le dirigeant, le 3 pour les chefs d'escale - Bruno Lacoste, Matthieu Pelle et Christophe Amela⁽⁶⁾ - le 2 pour le responsable de service (passage, trafic, piste) et le 1 pour les opérationnels sur le terrain. »

> Quelles sont vos perspectives d'améliorations / évolutions dans ce domaine dans les deux prochaines années ?

« La méthode de planification utilisée à Roissy est en voie de mise en œuvre à Bordeaux. L'objectif est d'évoluer vers l'outil Pl@net pour planifier et gérer en temps réel les compétences métiers. Il permettra au manager d'affecter les ressources en fonction des formations à jour. En cours de déploiement, le projet devrait nous permettre de lancer la gestion complète des formations à Bordeaux sur cet outil, courant 2019. »

⁽¹⁾ Organisation de l'Aviation Civile Internationale

⁽²⁾ Aircraft Handling Manual

⁽³⁾ International Air Transport Association

⁽⁴⁾ IATA Ground Operation Manual

⁽⁵⁾ Radiofréquence Guidage Tour

⁽⁶⁾ Bruno Lacoste, station manager - Matthieu Pelle, référent formation
Christophe Amela, responsable d'exploitation Gimas

► TOTAL



> TARMAC : Quels sont les référentiels réglementaires aéronautiques / aéroportuaires encadrant les formations dispensées à votre personnel ?

Sandra Ferreira, responsable formation Aviation France : « Le premier référentiel est l'arrêté TMD⁽¹⁾ du 29/05/2009. L'avitailleur doit obtenir son permis catégorie super lourds et l'ADR⁽²⁾ pour le transport de matières dangereuses.

Ensuite, le JIG⁽³⁾ et l'arrêté du 12/12/2000 fixent les règles « métier » de l'avitaillement. Afin de répondre à ces exigences et assurer la haute qualification de son personnel, Total a créé la formation « FMA » Formation Métier d'Avitailleur. Le centre de formation international de Montpellier dispense des modules alternant théorie et pratique, tant sur la qualité produit que sur les procédures d'avitaillement en toute sécurité. Une centaine de stagiaires est formée chaque année avec un recyclage tous les trois ans.

De plus, dans le cadre de notre statut de fournisseur connu, notre personnel est formé conformément au règlement (CE) n°300/2008 pour la réalisation de contrôles de Sûreté.

Enfin, le code de la route, l'arrêté préfectoral et le règlement d'exploitation fixent les exigences de circulation côté Piste. Une fois ces formations réussies, les avitailleurs doivent obtenir les permis TRV⁽⁴⁾. Conduire un poids lourd chargé de 80 000 litres de JET A-1 n'étant pas une action anodine, Total a mis en place une formation avec un professionnel de l'avitaillement, également moniteur poids lourd. Durant une demi-journée, chaque stagiaire circule sur l'aéroport avec des conseils sur l'éco conduite, les règles de sécurité et les risques liés à la coactivité.

Pour garantir un service d'excellence en toute Sécurité, première valeur du Groupe, Total enrichit ces modules obligatoires par des formations en secourisme, gestes et postures, sécurité chantier, incendie, travail en hauteur et habilitation électrique. »

> Quel est le volume annuel de formations concernées ?

« En moyenne, chaque titulaire passe plus de 5 jours par an en formation. Total exige aussi la meilleure préparation de son personnel intérimaire, avec 3 semaines (105h) de formation en début de mission. »

> Comment êtes-vous organisés, notamment pour planifier et tracer les formations ?

Julien Barbey, responsable du site Aviation Bordeaux : « Un plan de formation est validé annuellement par Total, dont le suivi est géré sur site par la personne en charge du management de la Sécurité. Chaque collaborateur a son propre dossier de formation répertoriant les sessions suivies. Dans une démarche de progrès permanent, un bilan est établi en fin de chaque formation pour identifier les points forts et axes d'amélioration. »

> Quelle coordination est mise en place avec l'exploitant concernant les formations TRA⁽⁵⁾/TRV/RAD⁽⁶⁾ ?

« La formation TRV est intégrée à l'organisation du site. Certains salariés sont montés en compétence et grâce à l'enseignement reçu de la part de l'exploitant, ils forment désormais le personnel. »

> Comment la séparation formateur / évaluateur est-elle mise en œuvre ?

« Le formateur réalise la formation mais ne la valide pas. Cette tâche incombe au responsable hiérarchique ou son remplaçant. »

> Quelles sont vos perspectives d'évolution dans ce domaine d'ici les deux prochaines années ?

« Une équipe de référents formateurs a été créée en 2017 afin d'homogénéiser les bonnes pratiques sur l'ensemble des sites Total en France. Réunie une fois par an, elle veille à l'amélioration des modules de formation et au suivi des évolutions réglementaires. Devant le succès de cette nouvelle organisation, une équipe de référents HSE⁽⁷⁾ sera prochainement créée ! »

⁽¹⁾ TMD : Transport de Marchandises Dangereuses

⁽²⁾ ADR : Accord pour le transport des marchandises Dangereuses par la Route

⁽³⁾ JIG : Joint Inspection Group

⁽⁴⁾ TRV : TRafic Véhicule

⁽⁵⁾ TRA : Habilitation piéton côté piste

⁽⁶⁾ RAD : Qualification radio

⁽⁷⁾ HSE : Hygiène Sécurité Environnement



► Bien former, le socle humain de la sécurité

La formation est la pierre angulaire d'un système de sécurité formé de règles et pratiques appropriées et appliquées. Interview croisée avec Catherine Vassaux et Jean Pouget, acteurs-clés du domaine au sein de SA ADBM⁽¹⁾.

> TARMAC : Quelles sont les principales exigences pour la formation des personnels du gestionnaire ?

Jean Pouget : « Deux exigences majeures⁽²⁾ sont exprimées dans le règlement⁽³⁾ qui fonde le CSA⁽⁴⁾. L'exploitant doit avoir un personnel suffisant et qualifié pour l'exécution conforme des activités planifiées, et veiller à ce que le personnel lié à l'exploitation, l'entretien et la gestion de l'aérodrome soit formé de manière adéquate. Les conditions sont spécifiées : l'exploitant doit ainsi établir et mettre en œuvre un programme, et s'assurer que les personnels concernés aient bien la capacité à s'acquitter de leurs tâches. Un contrôle est organisé à intervalles réguliers, afin de garantir que ces compétences sont vérifiées et maintenues. Les modalités de désignation des formateurs et évaluateurs sont aussi précisées. Le manuel d'aérodrome présente le dispositif pour assurer la conformité de l'exploitant en matière de formation et pour suivre celle des tiers sur la plate-forme. »

> Quelles sont les activités concernées par le CSA chez SA ADBM ?

Catherine Vassaux : « Concernant l'accès et la conduite de véhicules en secteur TRA⁽⁵⁾, les mesures particulières d'application sécurité (MPA sécurité) de l'arrêté préfectoral (MAP sécurité) précisent localement la mise en œuvre des normes européennes : l'accès non accompagné sur ce secteur exige une habilitation TRA (piéton) ou TRV (véhicule). Pour circuler sur l'aire de manœuvre, l'habilitation RAD - dispensée par SA ADBM ou Sabena Technics et évaluée par la SNA est obligatoire.

Sont par ailleurs concernés par des formations spécialisées les personnels d'exploitation impliqués dans la gestion de l'aire de trafic et les personnels techniques intervenant dans la conception et la maintenance d'équipements critiques.

S'agissant enfin des formations SGS on distingue 4 niveaux :

- N1 : personnels accédant à l'aire de trafic (dans le cadre des formations TRA ou TRV qui comprennent une sensibilisation SGS)
- N2 : personnels dont l'activité individuelle nécessite une formation aux exigences et procédures SGS
- N3 : personnels d'encadrement recevant une formation approfondie aux obligations SGS et au suivi de conformité
- N4 : dirigeant responsable et son comité directeur

Toutes ces formations sont listées dans le manuel d'aérodrome ; leur mode de délivrance et de maintien à niveau sont décrits dans notre procédure de formation. »



> Comment êtes-vous organisé pour suivre ces formations ?

Catherine Vassaux : « Responsable formation au titre du CSA, le directeur administratif, financier et RH s'appuie sur notre service ressources humaines. Si toutes les habilitations listées au manuel sont valables 3 ans, certaines sont assorties d'un rappel annuel (SGS N3/N4).

La planification et le suivi s'appuient :

- sur notre SIRH⁽⁶⁾ qui génère le plan de formation annuel et assure la traçabilité, avec une gestion fine des habilitations associées à chaque poste,
- sur les instructeurs et évaluateurs formellement désignés par les directions des départements chargés de la réalisation des formations : technique pour le RAD, exploitation pour les formations d'exploitation, le TRA et le TRV, direction générale pour le SGS,
- sur un budget annuel pour la réalisation et l'évaluation de formations techniques par des organismes habilités. »

> Comment l'exploitant est-il impliqué dans la conformité des tiers ?

Jean Pouget : « De nouvelles responsabilités lui imposent de veiller au contenu et à la réalisation des formations relevant du CSA par les sous-traitants intervenant sur l'aire de mouvement, en particulier le SSLIA et l'assistant PHMR. Ce suivi relève de chaque pilote de contrat de sous-traitance, et s'appuie sur les clauses générales d'intervention énonçant les obligations des fournisseurs. Leur respect peut être audité par le responsable SGS dans le cadre du suivi de conformité des habilitations SGS, TRA et TRV.

Les formations TRA sont données par les tiers à leur personnel à partir du kit de formation fourni par SA ADBM. À la demande, son département exploitation peut dispenser cette formation et l'évaluer. Les formations TRV sont dispensées par SA ADBM, sauf pour les opérateurs démontrant leur capacité à les réaliser et les évaluer conformément à la réglementation (assistants en escale, aviateurs, Sabena Technics...). L'exploitant a dans ce cas la responsabilité d'auditer leurs formateurs. »

⁽¹⁾ Catherine Vassaux : responsable des ressources humaines ; Jean Pouget : chef du service SGS, qualité et environnement.

⁽²⁾ IR-ADR-IR-D015 et IR-ADR-D-017.

⁽³⁾ Règlement (UE) 139/2014.

⁽⁴⁾ Certificat de Sécurité Aéroportuaire.

⁽⁵⁾ Aire de trafic et aire de déplacement périphérique.

⁽⁶⁾ Système Informatique de Ressources Humaines

SÉCURITÉ EN PISTE, NOS BONS RÉFLEXES !



AU VOLANT, JE RESTE VIGILANT

CIRCULER AUX ABORDS DE PISTES



ACCÈS PROHIBÉS

Les marques RWY AHEAD apparaissent sur les taxiways B, P4 et P5 : tout conducteur ou pilote est ainsi alerté de la proximité d'une piste, afin de prévenir tout risque d'incursion.



Tous les accès aux pistes sont pourvus de panneaux STOP, dont certains avec feu rouge clignotant : leur respect strict est obligatoire. Seul l'accord du contrôleur, dans le cadre d'une mission coordonnée préalablement avec le chef de tour, autorise l'entrée dans les servitudes aéronautiques.



ZONES RADIOÉLECTRIQUES INTERDITES

Repérables sur les accotements de la piste 05/23, ces marques matérialisent au sol la limite des servitudes radioélectriques de la piste 11/29. Elles sont renforcées dans leur prolongement par des plots jaunes et oranges :



La piste 11/29, avant la piste 05/23 au niveau des barres d'arrêt, est équipée du même dispositif.

SÉCURITÉ EN PISTE, NOS BONS RÉFLEXES !



#LFBD

AU VOLANT, JE RESTE VIGILANT

CIRCULER AUX ABORDS DE PISTES



PAS D'ARRÊT DE VÉHICULE OU ENGIN

Deux panneaux ARRÊT INTERDIT délimitent une section de l'aire de déplacement périphérique, en seuil de piste 23 : à l'allumage des gyrophares rouges (conditions LVP), tout arrêt est strictement interdit entre ces deux panneaux.

PROXIMITÉ AVION : ATTENTION !



MOTEUR EN FONCTIONNEMENT

Généralement de couleur rouge (blancs dans certains cas, comme sur le Beech 1900), des feux anti-collision équipent les aéronefs soit sous et sur le fuselage, soit sous le fuselage et sa dérive : leur allumage indique qu'au moins un moteur est en marche, ou que le démarrage est imminent.



PRÉVENTION DU RISQUE DE SOUFFLE

Le risque de souffle avion est signalé au sol par ces triangles rouges et la mention SOUFFLE. Elle prévient tout conducteur évoluant à proximité des barrières anti-souffle sur l'aire de déplacement périphérique des aires FOX et ALPHA, et sur la voie de desserte de l'aire BRAVO.