



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

armée de l'air

Question écrite n° 93414

Texte de la question

M. François Cornut-Gentile interroge M. le ministre de la défense sur la confidentialité des opérations aériennes. De nombreux sites internet proposent de suivre en temps réel la circulation aérienne. Sur ces cartes accessibles par le grand public sont identifiables les avions militaires de transport et autres ravitailleurs. Leur route aérienne donne ainsi des indications précises sur des opérations de renseignement ou de projection en cours. Ces indications sont abondamment commentées sur des médias spécialisés et peuvent être aisément utilisées par de potentiels adversaires. Or la réussite d'une opération militaire repose notamment sur la capacité à en conserver la confidentialité. Aussi, il lui demande de préciser les mesures prises ou envisagées par son ministère pour renforcer la discrétion de la circulation des avions militaires.

Texte de la réponse

Le système d'identification aérienne « IFF mode A », fondé sur l'utilisation de codes simples transmis par un avion pour son identification, a longtemps constitué la base du contrôle aérien. Il a été progressivement remplacé par le système « IFF mode S » qui permet des échanges de données plus complexes entre les aéronefs et les services chargés de la circulation aérienne. L'émergence du système « Automatic Dependent Surveillance - Broadcast (ADS-B) », qui diffuse la position « GNSS » (Global Navigation Satellite System) de l'avion, beaucoup plus précise que celle obtenue à l'aide des moyens radars, a encore permis d'améliorer le dispositif d'identification des aéronefs. Si ce système de « détection coopérative » permet d'envisager, à un moindre coût, un contrôle aérien plus perfectionné, il offre cependant la possibilité au public d'accéder, via internet, à certaines informations relatives à la situation aérienne générale. En vue de préserver la confidentialité des vols et la sécurité des appareils, des solutions doivent donc être recherchées dans les différents domaines technique, opérationnel et réglementaire. A cet égard, la direction de la sûreté aéronautique de l'État (DSAE) met actuellement en place une procédure consistant à modifier l'indicatif « mode S » de chacun des avions de la flotte gouvernementale, afin que ces derniers ne puissent pas être reconnus comme tels. Cette mesure est mise en œuvre en coordination avec les services de la sécurité aérienne (Eurocontrol/HMU), qui utilisent le « mode S » pour suivre notamment l'évolution des performances de tenue en altitude de chaque appareil. Par ailleurs, la DSAE a engagé des démarches auprès des responsables des sites Internet dans le but de les sensibiliser à la nécessité de préserver la confidentialité des activités militaires. Enfin, plusieurs réflexions sont conduites à l'échelle européenne en vue, d'une part, d'autoriser les aéronefs d'État à s'affranchir, sous certaines conditions, de l'utilisation du « mode S », en toute transparence avec les services chargés de la circulation aérienne et, d'autre part, de prendre en compte les besoins et les spécificités militaires en termes d'accès à l'espace aérien. L'OTAN et Eurocontrol, au travers du groupe NEASCOG (Nato Eurocontrol ATM Security Coordinating Group) sont également saisis de cette question. Plus généralement, l'enjeu pour l'aviation de défense consiste à intégrer des solutions technologiques et réglementaires pérennes dans la réforme en cours des méthodes et des procédures de gestion globale du trafic aérien. Ce travail exige une harmonisation des besoins des aviations militaires européennes, qui doit être facilitée par l'Agence européenne de défense et une coordination de l'ensemble des services étatiques concernés.

Données clés

Auteur : [M. François Cornut-Gentile](#)

Circonscription : Haute-Marne (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 93414

Rubrique : Défense

Ministère interrogé : Défense

Ministère attributaire : Défense

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 février 2016](#), page 1504

Réponse publiée au JO le : [25 octobre 2016](#), page 8865