

Expert en gestion du trafic aérien

RNCP37704 · RNCP · Publiée

L'essentiel

Niveau de qualification	Niveau 7
Sigle	Autre — Autre certification professionnelle de droit
Code(s) NSF	311r
Formacode(s)	31876
Code(s) ROME	N2202
Type d'enregistrement	Enregistrement de droit
Date d'échéance	26/08/2027

Certificateur(s)

MINISTERE DES ARMEES · SIRET : 11009001600053

MINISTERE DES ARMEES · SIRET : 11009001600046

Partenaires habilités

2 organismes habilités, d'après la liste publiée par France compétences : 2 à former et organiser l'évaluation.

Organisme	SIRET	Habilitation
Brigade aérienne du contrôle de l'espace	—	Former et organiser l'évaluation
Direction Générale de l'Armement	—	Former et organiser l'évaluation

Résumé de la certification

OBJECTIFS ET CONTEXTE

La certification visée a pour objectif de formaliser des compétences de haut niveau dans le domaine de la gestion de du trafic aérien (ATM pour Air Traffic Management). Plusieurs facteurs, devenus systémiques, y concourent? :

1 - Complexité croissante des activités aériennes due à l'augmentation régulière du trafic aérien? :

Malgré des crises ponctuelles (Ralentissement économique, COVID, coût de l'énergie, conflits) le trafic aérien commercial affiche une croissance moyenne de 6% par an (Il double tous les 15 ans).

Dans les Armées, l'apparition de systèmes d'armes à très grande portée impose une gestion plus globale de leur placement ;

Pour la DGA, la gestion des activités d'essais en vol au profit des forces et de l'industrie devient plus complexe? ;

Ces facteurs se conjuguent à une adaptation profonde de l'organisation du trafic aérien en Europe nécessitant l'intervention d'experts de haut niveau tant dans les Armées et la DGA que dans l'Aviation Civile.

2 - Contexte civil/défense, fonctionnant sur la base de négociations nationales?continues :

Une des caractéristiques structurelles du ciel français est la forte intégration des activités d'état au sein de la circulation commerciale (modèle ayant servi de base à l'organisation européenne du trafic aérien). Fonctionnant sur un cycle continu de négociations nationales, il est particulièrement dépendant de la bonne synergie d'acteurs clés, civils et militaires, positionnés à un haut niveau de management.

3 - Empreinte internationale de l'état français? :

La responsabilité de l'état en matière de gestion du trafic aérien dans les DROM-COM, d'une part, l'intervention des forces armées sur les théâtres d'opérations, d'autre part, créent des contextes d'échanges ATM multinationaux et multiculturels. Ces environnements sont mieux appréhendés par des compétences clés détenues par les personnels

des armées en charge de ces déploiements.

4 - Intégration forte au périmètre européen, qui porte certains arbitrages à un niveau élevé?:

Le ciel européen connaît actuellement une évolution majeure de son organisation. Une partie non négligeable de sa gouvernance s'est naturellement déplacée vers des instances européennes, le niveau de dialogue doit alors s'appuyer sur des experts de haut niveau.

La réglementation s'appliquant à la gestion du trafic aérien s'appuie sur le suivi scrupuleux de la conformité en matière de sécurité. Ce haut niveau de performance, complexe à piloter et à maintenir, repose sur du personnel hautement qualifié.

La visibilité de ces compétences acquises au sein du ministère n'est pas formalisée. La certification a donc pour objectifs :

- L'identification et la reconnaissance des compétences clés pour une meilleure lisibilité : formalisation d'un socle de référence dédié ; compétences, savoirs et savoirs être des personnels intervenant déjà à ces niveaux.
- Un meilleur recrutement dans la filière métier pour la DGA : possibilité étendue de recrutement pour les personnels des armées en détachement dans la DGA ; attractivité du recrutement fonction publique DGA pour les flux départs des armées ; pyramide des âges DGA et départs associés à lisser.
- Un meilleur positionnement pour les reconversions de l'Armée de l'Air et de l'Espace : visibilité dans les référentiels (RIME, RNCP) exploités par les responsables RH civils ; assurance d'une reconnaissance de compétences à haute valeur ajoutée.

ACTIVITÉS VISÉES

Au sein des organismes de contrôle ou des prestataires de services de la navigation aérienne du Ministère des Armées, l'expert en gestion du trafic aérien est un contrôleur aérien qualifié qui occupe, en parallèle, des fonctions pour lesquelles des compétences managériales sont nécessaires?:

1 - Contrôle de la circulation aérienne?:

Le contrôle des activités aériennes est une compétence socle de l'expert en gestion du trafic aérien. Elle consiste à fournir, aux équipages des aéronefs, les services de la circulation aérienne. Ces prestations sont rendues dans l'espace aérien national (dans l'espace aérien d'autres états dans le cadre d'accords internationaux), dans des espaces dédiés ou partagés, en mixité avec les activités de l'aviation commerciale, sportive ou de loisir. Couvrant des besoins très différents, parfois assurée à partir de sites hors de la métropole, dans le cadre de coalitions, voire en situation de crise, cette activité comporte des enjeux forts de sécurité et de compatibilité.

2 - Management d'une équipe opérationnelle?:

L'expert en gestion du trafic aérien occupe les fonctions d'encadrant ou de référent des activités de contrôle aérien d'un organisme. Son rôle consiste à garantir que l'organisme peut absorber une charge de trafic définie en tenant compte?:

- De la ressource humaine disponible (Effectif, disponibilité physique, niveau de compétence)?;
- Des procédures utilisées et de l'organisation mise en œuvre par l'organisme?;
- De l'état des moyens techniques (Radio communications / Radar / infrastructures / piste / etc.)?;
- Des conditions météorologiques impactant l'ATM (Orages / brouillard / vent / température / etc.).

Placé sous forte pression temporelle, sa réactivité et la pertinence des décisions qu'il prend et fait exécuter, pour tenir compte des aléas technico-opérationnels, sont primordiales pour le maintien d'un haut niveau de sécurité des activités aériennes gérées par l'organisme ATM.

3 - Supervision de la conformité réglementaire?:

L'ATM est un environnement fortement réglementé dans lequel le maintien des plus hauts standards de sécurité est directement lié à l'état de conformité. Cet environnement est donc, à ce titre, placé sous la surveillance continue d'autorités nationales. Cela génère un processus de surveillance marqué par des audits réguliers que l'expert en gestion du trafic aérien prépare pour l'organisme ou le prestataire auquel il est rattaché. Il supervise, pour un organisme ou un prestataire, la surveillance continue de nombreux paramètres technico-opérationnels. Il élabore, diffuse puis surveille des stratégies de maintien de la conformité mises en œuvre via des plans d'actions locaux et nationaux.

4 - Conduite de négociations ATM complexes?:

L'expert en gestion du trafic aérien participe à des projets complexes, majoritairement menés par des groupes de travail constitués de membres souvent extérieurs à l'organisation. Ces travaux nécessitent des savoirs être, des capacités d'analyse et de décision prenant en compte des facteurs très variés (Relationnel, aspects culturels propres, environnements contraints, enjeux stratégiques et réglementaires, etc.). Les domaines couverts englobent, entre autres, la gestion de l'espace aérien et la préparation des activités d'essais et de réception (DGA).

Métier et fonctions visées dans le secteur civil :

Le caractère directement transposable de certaines compétences permet déjà de concourir à l'obtention sur titre d'un poste de contrôleur aérien dans le secteur civil (RUE/ICNA). Cette certification permet de faire reconnaître d'autres compétences qui, dans le cadre d'une reconversion, permettent l'accès à des fonctions managériales dans le domaine territorial par exemple (21 aéroports et 12 aérodromes en gestion CCI en France). Plus globalement, les compétences managériales reconnues par l'intermédiaire de cette certification peuvent permettre à son titulaire d'accéder à des emplois de responsabilité dans le domaine aéronautique (industrie, PME).

COMPÉTENCES ATTESTÉES

1. Contrôler la circulation aérienne?:

1.1 Maintenir des séparations prescrites entre les aéronefs

- Délivrer des clairances aux aéronefs contrôlés ;
- Identifier un conflit entre des aéronefs ;
- Assurer une des séparations prescrites entre ces aéronefs.

1.2 Fournir le service d'information de vol?aux équipages

- Identifier la nécessité d'informer un équipage?;
- Fournir l'information de vol à cet équipage.

1.3 Fournir le service de l'alerte aux équipages

- Identifier une situation d'urgence ;
- Alerter les services de recherche et de sauvetage (le cas échéant).

1.4 Utiliser une phraséologie conforme

- Identifier la nature de l'échange radiotéléphonique ;
- Utiliser la phraséologie conforme et pertinente.

1.5 Exploiter les outils de contrôle de l'organisme

- Identifier les performances des outils techniques de l'organisme ;
- Utiliser les outils techniques de l'organisme de manière conforme et pertinente.

1.6 Optimiser la réalisation du profil d'un essai en vol (DGA)

- Identifier les besoins opérationnels de l'essai ;
- Identifier les contraintes de l'environnement opérationnel?;
- Adapter le placement du vol en temps réel.

2. Manager une équipe opérationnelle?:

2.1 Superviser l'adéquation entre la charge de trafic admissible d'un organisme ATM et sa capacité

- Identifier les fluctuations de la charge de travail de l'organisme ;
- Adapter le niveau de la ressource humaine disponible de l'organisme.

2.2 Superviser la disponibilité des moyens techniques de l'organisme

- Planifier les maintenances des outils techniques de l'organisme?;
- Identifier les contraintes opérationnelles induites pour l'organisme.

2.3 Prendre les mesures adaptées pour tenir compte des aléas technico-opérationnels

- Gérer l'indisponibilité soudaine d'un outil technique de l'organisme?;
- Gérer une dégradation des conditions météorologiques ;
- Gérer une diminution de la ressource humaine ou une surcharge de travail de l'organisme.

3. Superviser la conformité réglementaire?:

3.1 Analyser les évolutions d'un domaine technico-opérationnel

- Identifier les données ATM pertinentes dans un contexte complexe et combiné ;
- Analyser leur évolution afin d'extrapoler une tendance moyen/long terme?;
- Détecter si l'évolution est acceptable du point de vue de la conformité des prestations ATM.?

3.2 Elaborer un plan d'actions local/national pertinent (si nécessité de revenir à une situation nominale)

- Etablir une série d'actions correctives?;
- Piloter le déploiement des mesures correctives définies.

3.3 Surveiller l'obtention des résultats attendus

- Analyser l'effet des mesures correctives sur la tendance initiale ;
- Modifier les actions correctives pour obtenir la tendance nominale (le cas échéant).

4. Conduire des négociations ATM complexes?:

4.1 Analyser les besoins, contraintes et enjeux en présence

- Analyser les besoins et contraintes globales pour créer/modifier/supprimer un espace aérien?;

- Analyser les besoins d'un usager pour proposer une réalisation optimisée de ses activités (DGA).

4.2 Mener les négociations ATM pour aboutir au meilleur compromis

- Définir l'objectif attendu de la négociation?;
- Ecouter les besoins et les contraintes de chaque partie ;
- Analyser les gains?des options ;
- Etablir un accord conforme.

4.3 Etablir des synthèses ATM de haut niveau

- Identifier les incidences induites pour chaque partie?;
- Etablir la synthèse d'un accord.

Blocs de compétences

RNCP37704BC01 — Contrôler la circulation aérienne

LISTE DE COMPÉTENCES

A1.1 Maintenir des séparations prescrites entre les aéronefs

Contexte?: Le contrôle d'un aéronef est réalisé en délivrant des autorisations (clairances) de manœuvre aux équipages. La coordination de ces autorisations permet d'éviter les collisions entre les aéronefs en maintenant une séparation géométrique minimale.

Dans le cadre du service du contrôle, mettre en œuvre les savoirs faire suivants?:

Délivrer des clairances aux aéronefs contrôlés.

Identifier un conflit entre des aéronefs.

Assurer une des séparations prescrites entre ces aéronefs.

A1.2 Fournir le service d'information de vol aux équipages

Contexte?: Le service d'information dû aux équipages et consiste à fournir des avis et renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols, son périmètre est donc vaste.

Fournir le service d'information de vol?aux équipages en mettant en œuvre les savoirs faire suivants?:

Identifier la nécessité d'informer un équipage.

Fournir l'information de vol à cet équipage.

A1.3 Fournir le service de l'alerte aux équipages

Contexte?: Le service d'alerte est dû aux équipages et consiste, en fonction de circonstances prescrites, à alerter les services de recherche et de sauvetage et à prêter tout le concours nécessaire.

Fournir le service de l'alerte aux équipages en mettant en œuvre les savoirs faire suivants?:

Identifier une situation d'urgence.

Alerter les services de recherche et de sauvetage (le cas échéant).

A1.4 Utiliser une phraséologie conforme

Contexte?: La phraséologie est constituée de l'ensemble des échanges vocaux entre les organismes de contrôle et les équipages. Elle doit être claire et concise et revêt une importance cruciale dans la sécurité des activités aériennes.

Utiliser une phraséologie conforme?en mobilisant les savoirs et savoirs faire suivants :

Identifier la nature de l'échange radiotéléphonique.

Utiliser la phraséologie conforme et pertinente.

A1.5 Exploiter les outils de contrôle de l'organisme

Contexte?: Les nombreux outils mis à disposition du contrôleur aérien ont des caractéristiques propres et des performances limitant parfois les services de la circulation qu'un organisme est en mesure de fournir. Bien exploiter ces moyens est donc primordial pour la sécurité des équipages.

Dans le cadre de la fourniture des services de la circulation aérienne, l'EGTA doit utiliser les matériels mis à sa disposition en utilisant les savoirs et savoirs faire suivants?:

Identifier les performances des outils techniques de l'organisme.

Utiliser les outils techniques de l'organisme de manière conforme et pertinente.

A1.6 Optimiser la réalisation du profil d'un essai en vol (DGA Essais en vol seulement)

Contexte?: L'insertion des essais en vol dans l'espace aérien est une tâche complexe. Les aléas liés à ces activités et la liberté d'action attendue par les équipages rendent parfois leur planification ardue. Ainsi, leur placement doit être ajusté en temps réel pour que la réalisation globale soit optimisée.

Dans le cadre de la fourniture des services de la circulation aérienne aux activités d'essais en vol, l'EGTA doit

optimiser leur réalisation en mobilisant les savoirs faire suivants?:

Identifier les besoins opérationnels d'un essai en vol.

Identifier les contraintes de l'environnement opérationnel local.

Adapter le placement du vol en temps réel.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Voies formatives?et sommatives :

- Evaluation des connaissances théoriques (Plan de Formation Initiale / Plan de Formation en Unité / Programme de Compétences en Unité) ;

1. Continue

2. En fin de phase

- Evaluation des compétences pratiques (Contrôle, sous supervision, sur une position réelle ou sur un dispositif de simulation)?;

1. Continue

2. En fin de phase

- Mises en situations et études de cas concrets?;

- Formations spécifiques (EPNER, Stage SAR, etc.).

VAE?:

- Etude du livret 2?;

- Entretien avec le jury?;

- Evaluations pratiques et mises en situation, (s'il est jugé nécessaire, à la vue des éléments apportés, de confirmer les compétences pratiques du candidat).

RNCP37704BC02 — Manager une équipe opérationnelle

LISTE DE COMPÉTENCES

A2.1 Superviser l'adéquation entre la charge de trafic admissible d'un organisme et sa capacité.

Contexte?: La charge de trafic d'un organisme est un élément qui, s'il n'est pas maîtrisé, peut aboutir à des situations d'urgence (Attentes, carburant insuffisant, déroutements). Anticiper les actions sur la ressource humaine disponible tendra à lisser les conséquences d'une surcharge : C'est une compétence clé d'un superviseur.

Dans un contexte de management de l'équipe opérationnelle d'un organisme de contrôle, l'EGTA utilise les savoirs faire suivants pour établir et maintenir, en temps réel, un équilibre optimum entre :

La charge de trafic admissible par l'organisme ;

L'état des moyens humains qui concourent à la capacité de contrôle de cet organisme.

Identifier les fluctuations de la charge de travail de l'organisme.

Adapter le niveau de ressource humaine disponible dans l'organisme.

A2.2 Superviser la disponibilité des moyens techniques de l'organisme.

Dans un contexte de management de la capacité opérationnelle d'un organisme de contrôle, l'EGTA établit et maintient un équilibre optimum entre :

La charge de trafic admissible par l'organisme ;

L'état des moyens techniques qui concourent à la capacité de contrôle de cet organisme.

Planifier les interventions sur les outils techniques de l'organisme.

Identifier les contraintes opérationnelles induites pour l'organisme (par ces indisponibilités programmées).

A2.3 Prendre des mesures adaptées pour tenir compte des aléas technico opérationnels.

Dans un contexte de management de l'équipe opérationnelle d'un organisme de contrôle, l'EGTA réagit en temps réel aux aléas affectant l'activité aérienne en utilisant les savoirs faire suivants :

Gérer l'indisponibilité soudaine d'un outil technique de l'organisme.

Gérer une dégradation des conditions météorologiques.

Gérer une diminution de la ressource humaine ou une surcharge de travail de l'organisme.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Voies formatives?et sommatives :

- Evaluation des connaissances théoriques (Formation FH (RAF AERO) ;

1. Continue

2. En fin de phase (Tests)

- Evaluation des compétences pratiques (Gestion d'une équipe opérationnelle sous supervision)?:

1. Continue (ISP)

2. En fin de phase (EXA)

- Mises en situations et études de cas concrets?;
- Formations spécifiques (RAF AERO, FH).

VAE?:

- Etude du livret 2?;
- Entretien avec le jury?;
- Evaluations pratiques et mises en situation, (s'il est jugé nécessaire, à la vue des éléments apportés, de confirmer les compétences pratiques du candidat).

RNCP37704BC03 — Superviser la conformité règlementaire

LISTE DE COMPÉTENCES

A3.1 Analyser l'évolution d'un domaine technico opérationnel.

Contexte?: Les données relatives aux activités aériennes sont nombreuses et souvent combinées. Leur interprétation pour surveiller le niveau de conformité est donc une tâche complexe demandant de la rigueur et de nombreux savoirs et savoirs faire.

L'expert en gestion du trafic aérien est en charge d'un domaine ATM assujetti à une conformité. Il mobilise les savoirs et savoirs faire suivants pour la maintenir. Le cas échéant, il doit détecter et traiter une non-conformité :

Identifier les données ATM pertinentes dans un contexte complexe et combiné.

Analyser leur évolution afin d'extrapoler une tendance moyen/long terme.

Détecter si l'évolution est acceptable du point de vue de la conformité des prestations ATM.

A3.2 Elaborer un plan d'action local / national.

Contexte?: Les stratégies d'actions sont primordiales pour diffuser les actions à mettre en œuvre pour maintenir un niveau de conformité.

L'expert en gestion du trafic aérien est en charge d'un domaine ATM assujetti à une conformité. Il établit une série d'actions pour maintenir, voire, le cas échéant, retrouver cette conformité. Il s'assure ensuite de leur mise en œuvre grâce aux savoirs faire suivants :

Etablir une série d'actions correctives.

Piloter le déploiement des mesures correctives définies.

A3.3 Surveiller l'obtention des résultats attendus.

Contexte?: Observer les résultats de la mise en œuvre du plan d'actions, voire l'ajuster, est tout aussi important que le définir.

Une fois le plan d'actions correctives diffusé, l'expert en gestion du trafic aérien doit mettre en œuvre les savoirs faire suivants pour mesurer son efficacité :

Analyser l'effet des mesures correctives sur la tendance initiale.

Modifier les actions correctives pour obtenir la tendance nominale (le cas échéant).

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Voies formatives?et sommatives :

- Evaluation des connaissances théoriques (Réglementation nationale/internationale, Instructions MINARM) :

1. Continue (PCU)

2. En fin de phase (Test)

- Evaluation des compétences pratiques (Attribution et tenue, en tant qu'adjoint, d'une fonction particulière ou d'animateur de domaine de conformité) :

1. Continue (Encadrement)

2. En fin de phase (Test)

- Formations spécifiques (Séminaires DIRCAM : SMS/QS/Dds, Stages ENAC : SAFMET/RANA/TANA).

VAE?:

- Etude du livret 2?;
- Entretien avec le jury?;
- Evaluations pratiques et mises en situation, (s'il est jugé nécessaire, à la vue des éléments apportés, de confirmer les compétences pratiques du candidat).

RNCP37704BC04 — Conduire des négociations ATM complexes

LISTE DE COMPÉTENCES

A4.1 Analyser les besoins, contraintes et enjeux en présence.

Contexte?: La gestion et l'utilisation de l'espace aérien sont stratégiques dans un contexte d'augmentation régulière du trafic. Les travaux de négociation exigent des savoirs, des savoirs faire et des savoirs être très développés.

L'expert en gestion du trafic aérien met en œuvre des savoirs, des savoirs faire et des savoirs être pour analyser les besoins des usagers, les structures d'espaces (existantes, à créer, à modifier ou à supprimer). Il analyse les enjeux de compatibilité des activités qui en découlent pour proposer des options de remaniement des espaces aériens ou (pour DGA EV seulement) des possibilités de réalisation des activités d'essais et de réception.

Analyser les besoins et contraintes globales pour créer/modifier/supprimer un espace aérien.

Analyser les besoins d'un usager pour proposer une réalisation optimisée de ses activités (DGA EV seulement).

A4.2 Analyser les besoins, contraintes et enjeux en présence.

Contexte?: Les négociations à forts enjeux sont fréquentes dans l'ATM. Ces travaux exigent des savoirs, des savoirs faire et des savoirs être très développés et font appel à des spécialistes ayant démontré une très grande expertise.

L'expert en gestion du trafic aérien met en œuvre des savoirs être et des savoirs pour définir les enjeux d'une négociation, analyser les gains issus des différentes options afin d'établir un accord final conforme et correspondant au meilleur compromis.

Définir l'objectif attendu de la négociation.

Ecouter les besoins et les contraintes de chaque partie.

Analyser les gains des options.

Etablir un accord conforme.

A4.3 Etablir des synthèses ATM de haut niveau.

Contexte?: L'aptitude d'un expert à synthétiser les résultats des travaux ATM permet une meilleure lisibilité par les échelons décisionnaires de haut niveau. La qualité de ces documents est donc primordiale.

L'expert en gestion du trafic aérien met en œuvre des savoirs et savoirs faire pour établir des synthèses de haut niveau, exploitables par les hautes instances de l'ATM.

Identifier les incidences induites pour chaque partie.

Etablir la synthèse du contexte et des enjeux d'un accord.

MODALITÉS D'ÉVALUATION

Voies formatives?et sommatives :

- Evaluation des connaissances théoriques (Structures et instances de gestion de l'espace aérien, besoins et contraintes des usagers) :

1. Continue (PCU)

2. En fin de phase (Test)

- Evaluation des compétences pratiques (Participation à des travaux de gestion des espaces sous supervision, DGA EV : Préparation d'essais complexes)?:

1. Continue (Encadrement)

2. En fin de phase (Mises en situation)

VAE?:

- Etude du livret 2?;

- Entretien avec le jury?;

- Evaluations pratiques et mises en situation, (s'il est jugé nécessaire, à la vue des éléments apportés, de confirmer les compétences pratiques du candidat).

Secteur d'activité et type d'emploi

SECTEURS D'ACTIVITÉS

L'expert en gestion du trafic aérien exerce dans de nombreuses entités en charge du trafic aérien :

Des organismes de contrôle (Centres en route, approches, contrôles d'aérodrome) ;

Des prestataires de services de la navigation aérienne (BACE, DGA EV, ALAVIA, COMALAT, DSNA) ;

Des entités étatiques en charge de la surveillance des prestataires de la navigation aérienne ;

Des services ATM chez certains industriels aéronautiques ;

Des collectivités territoriales (CCIT en gestion d'aérodromes) ;

Des services ATM de compagnies aériennes.
Si on exclue l'effectif global des ministères/structures dans lesquels ces entités/entreprises sont implantées, l'environnement professionnel est majoritairement de type ETI (250 à 4999 salariés).

TYPE D'EMPLOIS ACCESSIBLES

Métier et fonctions visées au sein du MINARM

Au sein des organismes de contrôle ou des prestataires de services de la navigation aérienne du Ministère des Armées, l'expert en gestion du trafic aérien est un contrôleur aérien qualifié qui occupe, en parallèle, des fonctions pour lesquelles des compétences managériales sont nécessaires?:

- Contrôleur aérien?de niveau manager :
Fourniture des services de la circulation aux aéronefs placés sous la responsabilité opérationnelle de l'organisme au sein duquel le titulaire de la certification est qualifié?;
Management d'une équipe opérationnelle?de l'organisme au sein duquel le titulaire de la certification est qualifié?;
- Responsable/Manager de la supervision locale / nationale de la conformité d'un des domaines technico opérationnels suivants?:
Niveau de sécurité des prestations fournies?;
Formations et niveau de compétence des personnels?;
Outils techniques (maintien en condition opérationnelle / évolutions).
• Responsable/Manager des évolutions dans le domaine ATM?:
Analyse dans de nombreux domaines technico opérationnels?ATM ;
Elaboration de plans d'actions.
• Expert ATM représentant le prestataire de rattachement auprès d'instances, dans le cadre de négociations complexes?:
Organisation de l'espace aérien?national (mixité des activités) ;
Commissions d'examen des événements ATM liés à la sécurité?;
Faisabilité et placement des activités d'essais militaires ou industrielles (DGA)?;
Expertise pour les investissements en lien avec l'ATM?;
Participations de portée européenne et internationale possibles (Règlementation, déploiements à l'international, activités coalisées).

Métier et fonctions visées dans le secteur civil

Cette certification permet de faire reconnaître des compétences qui, dans le cadre d'une reconversion, permettent d'accéder à des fonctions managériales dans le domaine ATM territorial par exemple (21 aéroports et 12 aérodromes en gestion CCI en France).

RÈGLEMENTATIONS D'ACTIVITÉ

L'expert en gestion du trafic aérien exerce ses responsabilités vis-à-vis de référentiels complexes et liés à la nature des activités au profit desquelles les services ATM sont rendus :

- Socle réglementaire national (français) pour les prestations de contrôle fournies aux aéronefs d'état?évoluant selon les règles de la circulation aérienne militaire ;
- Socle réglementaire européen pour les prestations de contrôle fournies aux aéronefs civils ou d'état, évoluant selon les règles de la circulation aérienne générale ;
- Socle réglementaire international pour certaines obligations issues de la signature d'accords internationaux (Convention de Chicago).

Marché du travail

Indicateurs au niveau des familles professionnelles (FAP) des métiers visés, agrégés au niveau national — France Travail / DARES (open data).

Tension de recrutement (DARES 2024)	Modérée (3/5)
Facteurs principaux	Manque de main-d'œuvre disponible, Inadéquation géographique
Salaire médian (mensuel)	3 100 €
Familles professionnelles (FAP)	J6X90 — Cadres des transports et du tourisme · tension 3/5 (Modérée)

Projets de recrutement (BMO 2026)	530
Jugés difficiles à recruter	68 %
Emplois saisonniers	55 %
Familles professionnelles (FAP)	J6X90 — Cadres des transports et du tourisme

Voies d'accès

MODALITÉS D'ACCÈS

Formation continue, VAE

PRÉREQUIS À L'ENTRÉE EN FORMATION

Pour la DGA et par voie formative : Conditions d'admission à concourir fixées dans l'arrêté du 25 février 1997 - NOR : DEFM9701212A

JORF n°60 du 12 mars 1997

PRÉREQUIS À LA VALIDATION

Pour la DGA et par voie formative :

Avoir obtenu un brevet de contrôleur d'aéronautique d'essais et de réception ;

Avoir obtenu une qualification de Chef de quart d'essais et de réception.

Pour l'Armée de l'Air et de l'Espace et par voie formative :

Avoir obtenu un brevet de Maître Contrôleur ;

Avoir détenu une qualification de direction (supervision) en unité de contrôle ;

Avoir tenu un poste de commandement en unité de contrôle ;

Justifié d'une affectation de 2 ans en Direction, Service, Centre de commandement...en France comme à l'étranger.

COMPOSITION DU JURY — FORMATION CONTINUE

Pour la DGA :

Un président : le chef de la division CER ou son adjoint.

Un collège de professionnels :

1. Un chef de centre de contrôle d'essais et de réception ;
2. Un animateur local chargé de la formation.

Un collège de formateurs :

1. Un contrôleur d'essais et de réception examinateur de compétence pratique ayant évalué le candidat ;
2. L'adjoint "Aptitudes et compétences" au chef du service SDPME/SMS de DGA Essais en vol.

Pour l'Armée de l'Air et de l'Espace :

Un président : le commandant de la BACE ou son représentant.

Un collège de professionnels et de formateurs :

1. Le chef du bureau "Formation" de la BACE ;
2. Le chef du bureau "Contrôle" ;
3. Deux (02) officiers commandants d'unité et/ou d'escadron.

COMPOSITION DU JURY — VAE

Pour la DGA :

Un président : Le chef de la division "Circulation d'essais et de réception" (CER).

Un collège de professionnels :

1. Un chef de centre de contrôle d'essais et de réception (CCER) ;
2. Un chef de quart de la circulation aérienne d'essais et de réception ;
3. Le chef de la section "Contrôle aérien" de l'Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception (EPNER)

Un collège de formateurs :

1. Le directeur de l'Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception (EPNER) ;
2. Le directeur de l'Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception (EPNER) ;
3. L'adjoint "Aptitudes et compétences" au chef du service SDPME/SMS de DGA Essais en vol.

Pour l'Armée de l'Air et de l'Espace :

Un président : le commandant de la BACE ou son représentant.

Un collège de professionnels :

1. Un représentant "Employeur" ;
- Un collège de formateurs :
1. Le chef du bureau "Formation" ;
 2. 1 titulaire de la certification ;
 3. Un personnel instructeur d'un organisme de contrôle.

Base légale

Date d'échéance de l'enregistrement 26/08/2027

Liens avec d'autres certifications

ANCIENNES VERSIONS
RNCP29551

Pour plus d'informations

Fiche officielle (France Compétences)

<https://www.francecompetences.fr/recherche/rncp/37704/>