

CONFLITS DANS L'AIR

CRNA

COMMUNIQUÉS DE SECTION - BORDEAUX



BORDEAUX-BARCELONE : L'INTERFACE VIRE A L'AFFRONTMENT

COMME LE SNCTA LE CRAIGNAIT ET EN DEPIT DES ALERTES REPETEES (NOTAMMENT LORS DU CT DO DU 31 MARS) DEPUIS L'ANNONCE DE LA REPRISSE DE LA RELEASE BOX PAR LECB, LES RELATIONS ENTRE CONTROLEURS BORDELAIS ET BARCELONAIS SUR LE SECTEUR SE DEGRADENT DANGEREUSEMENT. LE SNCTA TIRE LA SONNETTE D'ALARME.

Reprise de la Release Box : les raisons officielles

A en croire le prestataire espagnol de la navigation aérienne (ENAIRE), le secteur P1U aurait besoin de cet espace pour terminer l'intégration et les montées aux niveaux de croisière des décollages des Baléares et de la région d'Alicante et Valence.

“...terminer l'intégration et les montées aux niveaux de croisière... »

Le nouveau découpage en couche de P1U, hot spot européen, conduirait à optimiser les profils de vols et décharger ainsi notre secteur N2. La régulation GO12, consistant à doser les flux pairs via GIROM et OKABI entre les FL195 et 345 avait été créée pour protéger notre couche 12 d'une complexité et d'un volume de trafic non maîtrisé.

Les raisons officieuses

La décision unilatérale de la reprise d'un espace géré depuis des décennies par LFBB s'est fait dans un contexte de négociation entre les services bordelais et barcelonais.

“...le transfert de LECB vers LFBB d'une partie (voire la totalité) de la complexité... »

Ces discussions ont été exécutées sous la surveillance des échelons centraux respectifs et de l'opérateur du réseau européen Network Manager. Le cœur de la négo consiste depuis des années en un transfert de LECB vers LFBB d'une partie (voire la totalité) de la complexité des croisements/intégrations des Baléares et Valence/Alicante. Les discussions ne progressant pas, ENAIRE a soudainement brandi la menace de la Release Box avant de l'appliquer brutalement quelques semaines plus tard.

Des raisons obscures

Sans plus d'explications, Barcelone reprend ses espaces. Le faible argumentaire espagnol n'a malgré tout que très peu convaincu les contrôleurs bordelais.

“...demander une rétribution des redevances perçues... »

Alors, si l'opérationnel n'explique pas ce choix, d'où peut provenir cette décision ? Est ce politique ? Est-ce lié à la crainte d'une demande légitime que pourrait avoir la France de demander une rétribution des redevances perçues pour le service fourni dans cet espace ?

Une situation intenable et dangereuse

Quelle que soit la raison à l'origine de ce projet et sans parler du timing choisi pour mettre en œuvre un changement majeur d'espace et de méthode de travail, les contrôleurs en première ligne se retrouvent confrontés à des **tensions** pouvant affecter indiscutablement la **sécurité des vols**.

Les incidents côté organique mais aussi côté radariste s'accumulent depuis le 22 juin. Nos collègues barcelonais manifestent une agressivité incomprise et incompréhensible. Les séquençements LEBL sont retoqués de manière injustifiée. Des coordinations bordelaises restent sans réponse ou au mieux sont refusées par principe.

“...affecter indiscutablement la sécurité des vol... »

S'il est trop tôt pour juger de l'efficacité réelle d'un meilleur respect des profils de vols, la situation actuelle correspond clairement à du **PERDANT-PERDANT**.

Le SNCTA déplore la situation critique dans laquelle les services espagnols nous ont conduits. Notre administration ne doit pas pour autant s'en laver les mains et rester inactive devant la dégradation des relations transfrontalières sur le secteur. Doit-on rappeler qu'un espace sûr n'est pas compatible avec des contrôleurs en conflits, qui plus est entre eux ?

Les contrôleurs bordelais en sont les victimes. La DO et la DSNM doivent impérativement exiger de leurs homologues espagnols un retour à la sérénité. Le meilleur chemin sera un retour à la logique opérationnelle, comprise et partagée de tous les contrôleurs, et ce dans les plus brefs délais.