



L'application de SERA C devra être modifiée !

Dans le cadre de sa mission d'étudier les questions relatives à la responsabilité des contrôleurs et leurs implications juridiques, le SNCTA a procédé à une étude du règlement SERA C qui est entré en vigueur à compter du 12 octobre 2017 avec une phase de briefings d'information en CRNA et de formation en tours et approches. Il pointe un certain nombre de dispositions du règlement, en particulier les évolutions apportées aux abords et sur la piste, qu'il considère comme particulièrement incidentogènes, voire accidentogènes.

Obligation de sécurité

L'obligation des contrôleurs de se conformer à la nouvelle phraséologie entre parfois en contradiction avec l'obligation de sécurité qui doit être rendue aux usagers.

De plus, certaines dispositions du manuel de formation à la phraséologie sont difficilement applicables en opérationnel et placent les contrôleurs en porte-à-faux.

Voici, plus en détail, des cas qui nécessitent, du point de vue de la commission responsabilité, une modification ou, a minima, une étude plus approfondie.

Changements impactant la sécurité

• Maintien de position avant une piste

Nouvelle phraséologie	« Rapid Air 3-2-4-5, hold short of holding point runway 2-7 »
Ancienne phraséologie	« Citron Air 3-2-4-5, maintain holding point runway 2-7 »

Après avoir alerté pendant des années sur la mauvaise compréhension du « hold short » dont l'utilisation a été facteur contributif de nombreuses incursions de pistes, et alors que les contrôleurs souhaitaient faire évoluer la réglementation pour ne plus utiliser que le terme « maintain », le SNCTA regrette que parmi la multitude de changements, un retour arrière si dangereux entre en vigueur.

• Alignement avec attente depuis une intersection

Nouvelle phraséologie	« Rapid Air 3-2-4-5, alignez-vous et attendez piste 2-7 depuis intersection S3 »
Ancienne phraséologie	« Citron Air 32-45, depuis S3 alignez-vous piste 27 et attendez »

L'ancienne version, qui respectait la chronologie des instructions, était préférable. Par ailleurs, la suppression du « attendez » en fin de phrase est particulièrement préjudiciable.

• Alignement derrière une finale

Nouvelle phraséologie	« Rapid Air 3-2-4-5, derrière ATR en finale, alignez-vous et attendez piste 3-3 droite, derrière »
Ancienne phraséologie	« Citron Air 32-45, derrière ATR en finale, alignez-vous piste 33 droite et attendez derrière »

Pour les mêmes raisons que précédemment, l'ancienne phraséologie semble plus adaptée.

• Intégration dans le circuit d'aérodrome contrôlé

Nouvelle phraséologie	« F-B-X, numéro 3, suivez un Cessna 1-7-2 en base, rappelez base main droite piste 3-3 droite »
Ancienne phraséologie	« F-B-X, numéro 3, trafic précédant , Cessna 172, en base, rappelez base main droite piste 33 droite »



Cette nouvelle version ne prend pas en compte les cas où le trafic précédent ne suit pas la même trajectoire (exemple : un trafic précédent en base opposée).

• **Après atterrissage – maintien de position avant une piste active**

Nouvelle phraséologie	« <i>Rapid Air 3-2-4-5, hold short of runway 1-8 right, taxiway B 7</i> »
Ancienne phraséologie	« <i>Citron Air 3-2-4-5, hold short of runway 1-8 right, on taxiway B 7</i> »

Le règlement SERA ne prévoit pas de distinction entre une piste active ou non. La phraséologie est « *hold short* », par contre l'adjonction du terme « *taxiway* » est une spécificité française, qui ne se retrouve pas dans SERA et devrait être remplacé par « *holding point* » ou « *intersection* ».

Comme précédemment, après avoir alerté pendant des années sur la mauvaise compréhension du « *hold short* », le SNCTA regrette que, parmi la multitude de changements, ce dernier apparaisse toujours et que la spécificité d'une voie menant à la piste ne soit pas mentionnée.

• **Phraséologie d'urgence, manœuvres d'évitement**

Nouvelle phraséologie	« <i>Rapid Air 3-2-4-5, immédiatement, tournez à droite immédiatement cap 0-9-0, pour évitement</i> »
Ancienne phraséologie	« <i>Citron Air 32-45, immédiatement, tournez à droite cap 0-90, immédiatement, pour évitement</i> »

Dans le manuel de phraséologie (p. 244) est écrit : « [le contrôleur] utilise les termes *immédiatement / immediately* dans la mesure du possible en début et en fin de message ». Le changement préconisé est donc en contradiction avec ce principe de base.

Une mise en œuvre inapplicable

• **Épellation des nombres en langue française**

La nouvelle phraséologie impose d'épeler en langue française tous les nombres utilisés en chiffres, ce qui induit une nette augmentation du taux d'occupation de fréquence.

Cette disposition est temporairement suspendue. Le SNCTA demande expressément que cette suspension devienne définitive.

• **Phraséologie SID/STAR**

Extrait de l'étude de sécurité phraséologie SERA C V 1.0 :

« L'utilisation de la nouvelle phraséologie SID/STAR devait permettre en théorie au contrôleur de diminuer le nombre de messages en autorisant de façon anticipée un aéronef vers son niveau de sortie, tout en respectant des contraintes de niveaux publiées qui garantissent une séparation des flux entre eux.

Cependant, un tel changement dans les méthodes de travail ne pouvait être mis en œuvre en toute sécurité que sous réserve de :

– réaliser une étude locale pour analyser les contraintes existantes sur les SID et STAR pour en attester la séparation, et les modifier si nécessaire ;

– s'assurer de la bonne compréhension de cette nouvelle méthode de travail et de la phraséologie associée par les contrôleurs ;

– s'assurer également de la bonne compréhension de cette nouvelle phraséologie par les usagers. »

Cette disposition est temporairement suspendue. Le SNCTA demande expressément que cette suspension soit définitive pour des raisons évidentes de sécurité quant à l'incertitude engendrée sur la séparation stratégique des flux.

Le SNCTA considère que les cas ci-dessus nécessitent un retour à l'ancienne phraséologie. Il a saisi la direction des opérations qui est chargée de mettre en œuvre le règlement. Il attend des réponses concrètes lors du CT DO qui se tiendra lundi.

La COMRES rappelle par ailleurs que la non-application du règlement engage la responsabilité des contrôleurs. C'est pourquoi le SNCTA travaille, argumente et fait le choix de demander des modifications des règles plutôt que d'exposer les contrôleurs en appelant au boycott de la nouvelle phraséologie.

