



Depuis peu, les cinq CRNA disposent de l'Enhanced Surveillance ou mode S descendant. Cette nouvelle fonction ODS permet d'afficher directement sur les écrans radar les informations de cap, vitesse et niveau sélectionnés par l'équipage. On comprend aisément pourquoi cette évolution est très attendue des contrôleurs de CDG : le gain en termes de sécurité et de confort de travail est majeur.

**Vu la similitude des systèmes entre CDG et le CRNA Nord, on pourrait s'attendre à un simple portage** : c'est d'ailleurs ce qui était demandé par Roissy. Hélas, c'était sans compter sur les décideurs de la DSNA... Bien loin des considérations des opérationnels, on s'apprêterait à mettre un coup d'arrêt au projet de « réutilisation » simple et rapide du système du CRNA Nord, au profit d'une redéfinition complète du système pour les approches (avec des délais et des coûts indéterminés).

**Il est révoltant de constater, qu'une fois encore, ce soit l'échelon central qui choisisse ce qui est utile ou pas aux contrôleurs.** Cette amélioration, initialement prévue pour 2019, est nécessaire à CDG. Chaque jour à Roissy, ce sont jusqu'à 1900 vols qui se croisent : appareils au départ et en vent-arrière, avions interceptés sur des axes parallèles non séparés, trafic des terrains voisins, etc. Bien souvent, la séparation ne repose que sur l'altitude. Pouvoir identifier qu'un équipage n'est pas au bon calage, ou n'a pas sélectionné la bonne altitude, serait un gain colossal de sécurité et d'efficacité.

**Le Bureau de section tient à souligner qu'il serait impensable qu'une décision soit prise, qui repousse aux calendes grecques une amélioration tangible et immédiate de la sécurité. Ce serait un non-sens tant opérationnel que stratégique.**