

# CONFLITS DANS L'AIR

COM TS

N° 3

## Dzaoudzi (Mayotte) : hors de contrôle

Situé entre les Comores et Madagascar, Mayotte dispose d'un seul terrain contrôlé, Dzaoudzi, où exercent des contrôleurs d'aérodrome. Leur seul outil performant, la radio, met paradoxalement ces derniers dans une situation délicate, aggravée par le passage du cyclone Kenneth sur les Comores au printemps : elle les oblige à sortir de leurs prérogatives qui devraient pourtant se limiter à la circulation d'aérodrome.

### Méthodes de travail en porte-à-faux

Comment doit se comporter un contrôleur aérien quand il a connaissance d'un conflit entre avions mais qu'il n'a ni les prérogatives, ni les moyens, pour le régler ?

C'est le dilemme quotidien posé à chaque contrôleur d'aérodrome de Dzaoudzi quand il reçoit une arrivée au FL300 en descente relâchée par les centres adjacents, une autre à 150 NM du terrain, quand il fait décoller sans radar des gros porteurs face à des VFR commerciaux venus des Comores ou quand il doit poser jusqu'à quatre arrivées IFR déjà en fréquence, etc. Et on ne parle même pas des débats juridiques insondables liés à ce dilemme...

Dzaoudzi est proche des espaces de Moroni (Comores) tout en étant situé dans un vaste espace G en FIR malgache. Tananarive devrait rendre les services d'information de vol et d'alerte du sol au FL145 mais ne dispose pas d'une couverture radio suffisante. Beaucoup de pilotes ne souhaitent pas quitter la fréquence de Dzaoudzi, seul organisme de la région capable d'émettre haut et loin. Certains autres se montrent perdus dans les services offerts par les contrôleurs mahorais.

À cette « bouillie », il convient de rajouter que Tananarive et surtout Moroni piétinent très régulièrement la lettre d'accord tripartite avec Dzaoudzi, ce qui rend chaotiques, les relations avec les organismes adjacents.

### Kenneth, la « goutte d'eau »

Au printemps, le cyclone Kenneth a mis hors service une antenne radio de Moroni, rendant « muette » une partie de la TMA de Moroni. Par conséquent, les vols sont transférés encore plus tôt à Dzaoudzi alors même qu'ils sont encore dans les espaces contrôlés comoriens. Les relations avec les contrôleurs comoriens se sont du coup considérablement détériorées. La coupe déborde.

**Plus de 400 000 passagers annuels et...  
aucune approche !!!**

### Une approche, vite !

La DGAC connaît la situation problématique de Dzaoudzi. En 2017, elle a envisagé un plan d'action, non appliqué à ce jour, ce qui lui permet d'expliquer aux responsables politiques de l'île que tout est sous contrôle :

- ☀ création d'un grand SIV du sol au FL145 ;
- ☀ création de procédures SID/STAR séparées ;
- ☀ création d'une approche déportée depuis Saint-Denis de la Réunion à la date de livraison du nouveau bloc technique (NBT) et du basculement en *Seaflight* (« SYSAT » en Outre-mer), soit au mieux 2025.

D'ici 2025, sans capacité de séparer des vols, la seule information de vol ne réglerait rien pour les contrôleurs de Dzaoudzi, si ce n'est donner un cadre règlementaire bancal et entériner une situation que l'on peut qualifier crûment de « bordélique ».

La solution évidente reste la création urgente d'une approche avant 2025. Par la délivrance de clairances, elle mettra au carré une situation actuelle où la sécurité est une affaire de probabilités et de TCAS. Mais la DSNA va devoir aussi s'atteler à apporter des solutions très rapides pour sécuriser les méthodes de travail des contrôleurs aériens TSEEAC en poste.

**La situation de Dzaoudzi est une honte pour la DGAC et plus largement pour l'État français. La mission MSQS, obtenue par le SNCTA après son passage à Mayotte en octobre 2018, a rendu un verdict clair : il faut vite une approche pour Mayotte. Bien avant la livraison du NBT de la Réunion. Les discussions engagées avec la DSNA doivent être conclusives d'ici fin septembre. Sinon l'infinie patience des contrôleurs de Dzaoudzi se transformera en détermination pour aller au conflit.**