

N°512 – 31 DECEMBRE 2007

L'ACNUSA souligne les efforts des contrôleurs

LORS DE SA RENCONTRE AVEC L'ACNUSA LE 18 DECEMBRE DERNIER, LE SNCTA A RAPPELE SON ATTACHEMENT A LA FORMATION DES CONTROLEURS EN TERME D'ENVIRONNEMENT, MAIS A AUSSI TENU A RAPPELER LE ROLE PREMIER DU CONTROLEUR : LA SECURITE

Bilan ACNUSA 2007

L'ACNUSA est heureuse de constater que l'environnement est mieux intégré dans la formation continue des contrôleurs aériens au niveau du stage de maintien des compétences. L'ACNUSA a remarqué l'émergence, au niveau du contrôle aérien, d'une réelle prise de conscience de l'importance des nuisances sonores aux abords des aéroports. Elle déplore que cet esprit ne soit pas plus présent chez les pilotes.

Objectifs de l'ACNUSA

L'ACNUSA avait présenté un ensemble de propositions afin d'intégrer l'environnement à différents niveaux de la formation des ICNA : formation initiale et continue. Tout n'est pas encore en place pour le moment...

Néanmoins le SNCTA a rappelé les termes du dernier protocole DGAC où la formation et la sensibilisation à l'environnement chez les contrôleurs sont présentes.

L'ACNUSA se dit prête à offrir son aide pour son intégration à l'occasion de la refonte de la formation initiale ICNA. Elle devrait rencontrer les responsables de l'ENAC d'ici septembre 2008. Le SNCTA apporte son soutien à cette démarche dans le cadre des bonnes relations qui nous lient et que nous souhaitons consolider.

Bilan sur le terrain

NICE : DEPARTS PRNAV

La C.C.E qui s'est tenue mi décembre a entériné les départs PRNAV qui seront mis en place dès le printemps 2008. Il n'a pas été facile dans un premier temps de conjuguer réglementation, due aux hélicoptères, et environnement. Cependant après explications, les riverains ont accepté les modifications qui ne devraient les impacter que 10% du temps.

STRASBOURG : INVERSEUR DE POUSSÉE

Autre source de pollution sonore :

l'utilisation des inverseurs de poussée lors de l'atterrissage. Cette procédure est génératrice d'une grande gêne sonore pour les riverains immédiats de l'aéroport. Une étude à Strasbourg est en cours afin

Extrait du Protocole

« Le respect de l'environnement est un objectif primordial de la DGAC pour garantir le développement durable du transport aérien. (...)

Les actions d'information, de sensibilisation et de formation seront poursuivies pour assurer l'intégration de l'environnement, le plus en amont possible, au sein de l'aviation civile.»

d'en limiter leur utilisation. En fonction des résultats, cette étude pourrait ensuite s'étendre à d'autres aéroports. D'autres éléments pourraient se mettre en place comme une réduction de vitesse imposée en finale ou le développement de taxiways à déagements rapides.

MARSEILLE : EXPERIMENTATION CDA

La Phase 2 de l'expérimentation des descentes continues commence sur l'aéroport de Marseille. Elargie à la majeure partie des utilisateurs de cette plate forme, cette expérimentation va permettre peut-être de lever certains doutes.

Le SNCTA s'est attaché à rappeler que s'il n'était pas opposé à ces descentes, la fonction première du contrôleur est et doit rester d'assurer la sécurité. Or une fois en descente continue, c'est le pilote qui gère la descente et le contrôleur ne peut plus intervenir sur la vitesse par exemple. Ainsi, quid s'il y a rattrapage en vitesse lorsque 2 appareils sont en descente continue simultanément ? Le SNCTA a réaffirmé qu'il pourrait y avoir dans certains cas un réel choix politique entre Environnement et Capacité.

BORDEAUX : GUIDE DE BONNE CONDUITE

Un Guide des Bonnes Pratiques Environnementales a été élaboré et suit actuellement le circuit de signature. Ce guide comporte en autres les dispositions suivantes :

- Relèvement des altitudes d'interception de l'ILS ;
- Restriction d'utilisation des inverseurs de poussée ;
- Carte spécifique pour la conduite des Approches à vue ;
- Etablissements de procédures SID « moindre bruit » ;
- Limitation pour les vols d'entraînement

Un dispositif de suivi de ce Guide est créé pour le faire évoluer ainsi que pour évaluer les conséquences de ces mesures

en termes de sécurité, de capacité et de nuisances sonores.

LYON : IMPLICATION DE LA CCI

La CCI, gestionnaire de l'aéroport de Lyon, semble très impliquée dans la mise en œuvre de la politique de réduction des nuisances sonores. Ainsi, a-t-elle mis en place des rendez-vous réguliers de concertation entre tous les acteurs aéronautiques (CCI, Aviation Civile, Compagnies) et les associations de riverains. Lors de ces réunions, de nombreuses explications sont apportées en réponses aux interrogations et remarques des riverains, en s'appuyant sur un bilan annuel de déviations de trajectoires en approche issues des enregistrements radar de l'Aviation Civile. En parallèle, un Code de Bonne Conduite est également en cours d'élaboration et devrait être finalisé courant 2008.

TOULOUSE : ACTIONS EN COURS

Pour réduire les nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Toulouse, plusieurs dispositions sont mises à l'étude. La première concerne la gestion et les procédures relatives aux vols de nuit.

Grenelle de l'environnement : suites ?

Nous sommes revenus sur les principales annonces du Ministre suite au Grenelle de l'environnement. Concernant le relèvement des altitudes d'interception des ILS de 1000ft en région parisienne, le SNCTA s'est permis de rappeler quelques évidences :

- Si on remonte l'altitude de 1000ft, non seulement on déplace le problème de nuisances sonores vers d'autres riverains, mais en plus les avions devront effectuer des trajets plus longs. Qui dit rallongement des trajectoires dit sur consommation de kérozène. Le choix entre nuisances sonores et émissions de gaz polluants semble donc à préciser.

- De plus, en région parisienne le même phénomène de rallongement de trajectoires pour une plate forme a des répercussions sur

Refaire les trajectoires en région parisienne : oui c'est possible !

Une volonté de tous indispensable

Avec MOSAIC, des minutes de vol économisées permettront des améliorations environnementales notables.

De même, la mise en place de mesures opérationnelles là où c'est possible comme la descente continue, le relèvement de l'altitude de transition, les procédures moindres bruits et toutes les mesures que peuvent contenir les Guides de Bonnes Conduites des aéroports, peuvent se développer sur plusieurs terrains français.

Il ne s'agit pas de diminuer le niveau de sécurité, priorité numéro une du contrôle aérien, en complexifiant les services de contrôle, mais de trouver le bon équilibre entre sécurité, environnement et capacité.

Une vraie détermination et une capacité à faire évoluer les pensées tout en écoutant les contraintes opérationnelles s'avèrent indispensables à la mise en œuvre d'une réelle politique aéronautique environnementale nationale et européenne.

les séparations stratégiques ou réglementaires des trajectoires de la plateforme voisine. Compte tenu du calendrier annoncé par le Ministre cet aspect doit impérativement être pris en compte dès la première étape à CDG du projet OPERA ;

- Refonte des trajectoires en Région parisienne : là encore l'ACNUSA nous a confirmé qu'elle n'était pas opposée à de profonds changements en région parisienne à condition que l'impact environnemental soit globalement positif.

- Descente continue :

l'ACNUSA et le SNCTA sont en phase sur ce sujet : est ce bien raisonnable de

laisser croire, ou sous entendre, que les descentes continues pourraient se généraliser en Ile de France ?

Le Ministre a décidé de supprimer la CNPN. Rappelons que cette Commission Nationale de Prévention des Nuisances, à laquelle un ICNA venait d'avoir un siège, soumettait à l'ACNUSA des propositions d'amendes pour les compagnies qui enfreignaient délibérément les trajectoires.

Or certaines de ces décisions ont été cassées par le Conseil d'Etat. Dans l'annonce

faite par la DGAC, l'ACNUSA aura en terme l'entière gestion des dossiers d'infraction. Le SNCTA a rappelé son attachement à ce qu'un ICNA fasse partie de la commission afin d'apporter une vision technique de contrôleur. L'ACNUSA y semble également favorable.

MOSAIC : l'ACNUSA veut en savoir plus...

Une des recommandations de l'ACNUSA est de remonter l'altitude de transition à 18000ft. En Europe, la France semble isolée sur ce dossier. Une nouvelle fois, le projet MOSAIC trouverait là toute sa place. La coopération entre états prônée au travers de MOSAIC devrait pouvoir venir

à bout des frontières politiques et des intérêts individuels.

Le SNCTA a présenté aux

représentants de l'ACNUSA les grandes lignes du projet MOSAIC. Les gains environnementaux tant en terme de réduction d'émission de CO2 et la dynamique présentée semble avoir intéressée la présidente de l'ACNUSA. Une réunion spécifique est d'ores et déjà prévue avec tous ses membres au mois de février.

MOSAIC : où comment faire diminuer les émissions de gaz au Cœur de l'Europe

L'environnement passe par la formation et la sensibilisation

Seule la démarche MOSAIC apportera de vrais gains au Cœur de l'Europe

Le SNCTA poursuivra ses échanges francs et responsables avec l'ACNUSA