

Quand la tour ne répond plus

Samedi, en raison d'un manque d'effectifs au centre de contrôle de Rochambeau, les avions ont navigué sans surveillance pendant deux heures

page 2



Y a-t-il un contrôleur pour sauver l'espace aérien ?

G.A. France-Guyane 19.10.2010



Entre midi et 13 heures puis entre 15 et 16 heures samedi, les avions qui survolaient l'espace aérien sous contrôle du centre de Rochambeau ont été « coupés du monde » (GA)

Pendant deux heures samedi, les avions qui survolaient l'espace aérien de la Guyane ont été livrés à eux-mêmes. La faute au manque de personnel à la tour de contrôle de Rochambeau.

Fort heureusement, le pire ne s'est pas produit. Mais si un avion avait eu le malheur de connaître une défaillance de vol samedi après-midi... il aurait été bien difficile de le retrouver. Car pendant deux fois une heure, la tour de contrôle de l'aéroport de Rochambeau ne répondait plus. L'information a été confirmée par la direction du centre de contrôle.

Il n'y avait effectivement plus personne « entre midi et 13 heures, puis entre 15 et 16 heures » pour diriger et informer les pilotes. Deux longues heures durant lesquelles le trafic aérien ne s'est pourtant pas arrêté. Tous les appareils qui survolaient alors l'espace sous contrôle de la station de Rochambeau (lire par ailleurs) ont volé « à vue », sans moyen de communication. Parmi eux, il y avait l'avion KLM qui reliait Amsterdam à Paramaribo et ses centaines de passagers, un de la British Airways, et un autre de la Lan Peru qui est resté plus d'une heure sans le moindre contact avec la tour de contrôle. D'autres engins ont même décollé dans ce laps de temps depuis Rochambeau sans pouvoir activer leur plan de vol. C'est le cas notamment de deux avions d'Air Guyane qui sont partis de Saint-Georges et de Maripa-Soula sans aucune assistance, ni aucun service d'alerte. En revanche, Air France a préféré attendre de son côté que la situation revienne à la normale avant de faire décoller le vol en direction des Antilles. D'où le retard d'une demi-heure enregistré au départ de Rochambeau.

La première fois en dix ans

Comment un tel couac a pu se produire ? D'après la direction du centre de contrôle, « cela peut arriver, même s'il s'agit d'un cas exceptionnel. Un agent était malade, un autre en arrêt de travail, un autre encore faisait grève ». Il a donc fallu réquisitionner deux contrôleurs. L'un d'eux ne serait pas venu. Les deux heures pendant lesquelles le centre de contrôle a été fermé correspondent en fait à la pause obligatoire de l'un des agents.

Même si « en dix ans, c'est la première fois qu'un tel cas de figure se présente », la direction du centre de contrôle n'avait pas l'air de dramatiser la situation, hier. « On prend les mesures pour éviter des problèmes de sécurité. Après, les avions se contactent entre eux comme ils peuvent. Les plates formes du Suriname et du Brésil ont été mises au courant aussitôt. »

Mais cette erreur met surtout en lumière un manque criant de personnel au centre de Rochambeau. La tour compte à l'heure actuelle une quinzaine de contrôleurs alors que le service de la navigation aérienne Antilles-Guyane (SNA/AG) en prévoit 21 pour assurer la surveillance de notre espace aérien. En dix ans, l'activité aérienne y a été multipliée par deux, au moins (lire par ailleurs), alors que les effectifs n'ont pas bougé. Par ailleurs, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) recommande aux contrôleurs d'être au moins deux à temps plein. Ce qui n'est pas le cas à Rochambeau pendant une dizaine d'heures par jour. Depuis près d'un an, le centre de contrôle est en alarme sociale. La tour de Rochambeau serait en sous-effectif depuis quatre ans environ, alors que les avions continuent d'être de plus en plus nombreux au-dessus de nos têtes. Sur ces trois dernières années, le trafic a augmenté d'environ 30% selon l'OACI.

LE FAIT DU JOUR - La HF, en attendant le satellite

L'Aviation civile a lancé l'installation de nouvelles antennes haute fréquence (HF) aux abords de Rochambeau. Un système supplémentaire pour communiquer avec les pilotes. Quand leur avion est équipé en HF...

Dans moins d'un an, les contrôleurs aériens de l'aéroport de Rochambeau devraient pouvoir disposer d'un système de surveillance par satellite. Mais uniquement lorsqu'ils auront investi la nouvelle tour de contrôle dont les travaux sont actuellement en phase d'achèvement. Pour l'heure, les yeux et les oreilles des pilotes doivent se contenter de systèmes nettement plus aléatoires en terme de fiabilité. Comme des communications sur des ondes haute fréquence. Un dispositif que l'Aviation civile a pris la décision de renforcer.



Malgré des antennes HF et un futur système satellitaire, le manque d'effectifs reste le principal problème de la tour de contrôle de Rochambeau.

De nouvelles antennes vont prochainement être installées aux abords de l'aéroport. Celles-ci permettent d'établir une communication avec les avions qui survolent l'Atlantique et l'immense espace aérien placé sous la responsabilité des contrôleurs de Rochambeau. Un espace aérien dont les dimensions équivalent à près de cinq fois la superficie de la France hexagonale. Problème : la haute fréquence ne permet pas toujours d'entrer en contact avec les appareils en vol. De plus, de nombreux avions, principalement sur les lignes intérieures, ne sont pas équipés de ce dispositif.

Pour exemple, la compagnie Air Guyane vient de se doter d'appareils flambant neufs. Le vieux TWIN ODTER a laissé sa place au LET 410, avion tchèque moderne. Mais ce dernier ne dispose pas d'équipement HF. S'ils ne sont pas équipés d'un téléphone satellite, les pilotes n'ont donc aucun moyen de communiquer avec les contrôleurs. Notamment sur la nouvelle ligne qui dessert Grand-Santi.

Le renouvellement et la modernisation des antennes HF font toutefois l'objet de demandes répétées depuis de longues années par les contrôleurs aériens. Néanmoins, alors qu'un système satellite doit prochainement être mis en service, la HF ne devrait plus être qu'une solution de secours.

En attendant, la tour continue de fonctionner grâce à une image radar transmise depuis Kourou par l'armée. Mais il ne s'agit que d'une image « déportée », car acheminée par une ligne... France-Télécom. Par ailleurs, le futur dispositif de surveillance par satellite est certes moderne et d'une parfaite complémentarité avec l'organisation existante, mais il réclame des moyens humains supplémentaires. En somme, le cœur du problème demeure le même : des effectifs en nombre insuffisant.

LE FAIT DU JOUR - Repères

- **La redevance en poche.** Partout dans le monde, les compagnies aériennes versent une taxe aux responsables des espaces aériens qu'elles survolent. La fameuse redevance en vol. Une sorte de péage aérien. En 2007, l'Aviation civile n'avait toujours pas pris la décision de réclamer le montant de cette taxe. Celle-ci a notamment pour but de participer au financement des aménagements et donc du développement des aéroports.

L'Aviation civile perçoit désormais cette taxe, qui rapporte entre 5 et 10 millions d'euros par an. De quoi financer une nouvelle tour de contrôle. Entre autres choses.

- **Vigilance accrue depuis le crash.** Le crash de l'Airbus A330 sur le vol AF447 qui reliait Rio à Paris le 1er juin 2009 avait fait 228 morts. Conséquence de ce drame, un nombre de plaintes formulées par les pilotes en nette augmentation au-dessus de l'Atlantique. Dès le moindre incident, les pilotes rédigent un rapport à leur atterrissage afin de signaler les anomalies enregistrées pendant le vol.

Particulièrement en ce qui concerne les problèmes de communications avec les tours de contrôle. Notamment celle de Rochambeau. Le pilote d'un appareil de la British Airways s'est manifesté en ce sens voilà quelques jours. Un audit européen pourrait être ordonné avant la fin de l'année.