

# CONFLITS DANS L'AIR

COMMUNIQUÉS DU BUREAU NATIONAL



## GT DAT : point d'étape

Le GT DAT (*Didital Advanced Tower*), réuni depuis octobre 2016, étudie plusieurs projets liés à la technologie *Remote Tower* (cf CDA 774). Une première phase s'achève après le comité de pilotage du 12 décembre 2017 qui a rendu son verdict sur les projets *ground towers*.

### Les projets retenus

Trois projets ont été retenus par le comité de pilotage après discussions en GT :

- ♦ **Bordeaux** : le projet DAT de Mérignac consiste à déployer une solution aussi performante qu'un radar sol, basée sur l'implémentation de caméras. Elle devra être complétée par une solution MLAT (multilatération par réseau d'antennes) dont le prix est plus modeste qu'un radar primaire. Elle sera mise en œuvre en 2019 ;
- ♦ **Pyrénées** : l'installation de caméras sur le terrain de Tarbes permettra à l'approche située à Pau de mieux visualiser les départs et donc d'améliorer les coordinations et la fluidité du trafic. Le projet sera réalisé en 2020 après la mise en service du nouveau bloc technique (NBT) ;
- ♦ **Quai du Large** : l'explosion de trafic de cet héliport situé dans la CTR de Cannes complique considérablement le travail des contrôleurs cannois. Le SNCTA a pesé de tout son poids pour faire reconnaître ces difficultés qu'une solution DAT peut résoudre en permettant de disposer d'un visuel de Quai du Large depuis la vigie de Cannes. Le comité de pilotage a donné son aval pour un lancement dès 2018. Un projet similaire se poursuit à Saint-Pierre-et-Miquelon où le contrôle d'aérodrome de Miquelon se fera depuis Saint-Pierre.

### Les projets abandonnés

La vétusté des tours des terrains de Saint-Étienne et de Bergerac a conduit la DSNA à comparer une solution *ground tower* (solution *remote tower* située sur le terrain) avec la construction d'un NBT. Les études réalisées montrent que les coûts de ces deux options s'avèrent comparables.

Les contrôleurs des deux terrains ont constaté de surcroît, que la DSNA n'a pu :

- ♦ leur fournir une étude claire sur la fatigue visuelle potentiellement générée par les écrans ;
- ♦ leur assurer que l'outil serait utilisable pour faire face aux contraintes de terrains avec une forte mixité IFR/VFR ;
- ♦ leur démontrer la viabilité de la vision à 225° proposée par Saab.

Pas de gain économique et des craintes affichées que la DSNA est incapable de dissiper : le comité de pilotage n'avait d'autre choix que de décider l'abandon de ces projets *ground towers*.

Il n'en reste pas moins que le SNCTA continue à déplorer les conditions de travail à Saint-Étienne et à Bergerac : il demande donc à la DSNA d'afficher, non pas des promesses intenables, mais des intentions claires et honnêtes en matière de génie civil pour ces deux terrains.

### Le choix du pragmatisme

Le SNCTA s'est comporté, dans cette phase, comme un partenaire social exigeant, pragmatique et conscient du potentiel de la technologie *remote tower*. Pour autant, il rappelle que, condition *sine qua non*, de tels projets ne pourront se mettre en place qu'avec l'aval des personnels locaux.

Le SNCTA a en ce sens multiplié les contacts à Pau, Mérignac, Bergerac, Cannes et Saint-Étienne pour comprendre les enjeux techniques, sociaux et opérationnels de chacun de ces centres. Concernant l'hélistation de Quai du Large, il choisit donc d'utiliser cette nouvelle technologie pour soutenir les personnels cannois en sécurisant leurs méthodes de travail. Quant aux dossiers *ground towers* de Saint-Étienne et Bergerac, il a accompagné, sans détours, les contrôleurs locaux que la DSNA n'a jamais été en capacité de rassurer.

Si les potentialités de la technologie *remote tower* sont grandes, l'analyse des premiers résultats de ce GT DAT montre que les contrôleurs aériens n'en sont pas béats pour autant.

La DSNA devra montrer bien plus d'engagement dans les projets à venir si elle croit réellement dans une technologie qui s'étend toutes les semaines, d'Auckland à Budapest, en passant par l'Inde, la Chine, les États-Unis, le Royaume-Uni ou l'Allemagne. Si tel n'est pas le cas, les prochains projets connaîtront le sort de ceux de Bergerac et de Saint-Étienne.

